

КЛАСТЕРИ ЯК ЕФЕКТИВНА ФОРМА ОБ'ЄДНАННЯ ПОТЕНЦІАЛІВ ПІДПРИЄМСТВ ЕКОНОМІКИ МОРЯ

Парсяк В.Н., д.-р екон.наук, проф.

Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова

Україна, Миколаїв

volodymyr.parsyak@nuos.edu.ua

Анотація. Доповідь присвячена висвітленню досвіду європейських країн у застосуванні кластерів як засобу інтеграції потенціалів підприємств економіки моря з метою посилення їх конкурентної спроможності на світових ринках. Наведено приклади ефективної кластеризації.

Ключові слова: економіка, економіка моря, потенціал підприємств, кластер, конкурентна спроможність.

Вступна частина. Ні для кого не є таємницею, що суднобудування належить до тих сегментів планетарної морської індустрії, де точаться найзапекліші конкурентні протистояння. Тим не менш, за інформацією Європейської Комісії на континенті працює понад 150 великих корабельнь, які завдяки отриманим замовленням залучають до роботи більш ніж 120 тис. працівників. Завдяки їхнім зусиллям щорічно створюється дохід, який сягає 60 млрд. євро [1]. Не в останню чергу цей результат, що вражає, отримано внаслідок свідомого застосування менеджментом такого інструменту об'єднання потенціалів, накопичених окремими організаціями, як кластери [2]. Зіставлення їх з поширеними колись галузевими формами організації бізнесу, виявило, що промислові кластери мають низку переваг:

а) неформальна гнучка інтеграція великих компаній із безліччю малих і середніх підприємств, технологічних центрів, інжинірингових фірм, які взаємодіють у межах єдиного ланцюжка створення вартості;

б) висока інновативність, що створює додаткові переваги в порівнянні з ключовими конкурентами, зосередженими у Китаї, Південній Кореї, Японії, а тепер ще й з Алжиру, Бангладеш, В'єтнаму, Індії, Індонезії, Малайзії, Філіппін, Сингапуру тощо. Особливо в сегменті створення технічно складних суден та суден «Lexus-класу» (поромів, спеціалізованих науково-дослідних суден, суден типу «ро-ро», хімовозів, офшорних суден обслуговування та постачання, сейсмічних суден, круїзних лайнерів, океанічних мегаяхт); будівництва офшорних вітрових парків; екологічно чистих або «синіх» суден, на яких зведено нанівець шкідливі викиди в атмосферу та застосовуються технології заощадження бункеру.

Разом з тим, прагнемо звернути увагу на важливість комплексного та системного підходу до піднесення бізнесів, які через своє прагнення використовувати ресурси Світового океану складають феномен, що набув назви «економіка моря» або «блакитна економіка».

Ціль цієї роботи полягає у демонстрації організаційної будови морських кластерів та з'ясування мотивів, які спонукають до їх започаткування.

Основна частина. Про створення Європейської мережі морських кластерів (European Network of Maritime Clusters – ENMC) було проголошено у 2005 р. в Парижі. Нині вона охоплює понад десять національних морських кластерів (НМК): Sea Vision UK (Великобританія), Cluster Marítimo Español (Іспанія), Federazione del Mare (Італія), Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (Німеччина), Cluster Maritime Français (Франція) та інші.

Структура одного з них, запровадженого в Норвегії (зі сукупною доданою вартістю 24 млрд. дол. США), продемонстрована в табл. 1.

Таблиця 1. Структура національного морського кластера [3]

Підгалузь	Види діяльності	Частка в ДВ*, %
Судноплавство	Експлуатація суден та інших плаваючих морських споруд (бурових платформ тощо)	54
Послуги (інжиніринг, суднові брокери, страхові компанії, банки, класифікаційні товариства)	Фінансові, юридичні, технологічні, портові та логістичні. Проектування суден. Продаж комплектуючих виробів й суднового обладнання, агентування суден	21
Виготовлення суднового обладнання	Виготовлення усіх видів обладнання для суден та інших морських плавзасобів і споруд	18
Суднобудування (суднобудівні й судноремонтні верфі та майстерні)	Будівництво, обслуговування, ремонт і модернізація суден та інших плаваючих морських споруд	7

*ДВ – додана вартість

Ще один приклад – Фінський морський кластер (ФМК), який, як вважають його ініціатори, може стати новим наріжним каменем економіки, з огляду на відведену йому роль ключового оператора торгівлі та добробуту цієї скандинавської країни [4]. Воно й не дивно, оскільки три тисячі підприємств-учасників обслуговують майже всі сегменти глобального ринку (доставлення товарів усіма типами вантажних та пасажирських суден, морський видобуток нафти, газу та енергії з поновлювальних джерел, біологічних ресурсів та їх перероблення тощо), а ланцюги створення вартості складаються з вже відомих нам компонентів: інжинірингу, виробництва, експлуатації та сервісу.

Судноплавні компанії (26 – справляє враження), мають 108 суден у зовнішньому сполученні. Близько 700 суден працюють під фінським прапором. Разом з іншими компаніями морського господарського комплексу (зокрема, портами та портовими операторами) судноплавна галузь виступає потужним генератором технологічних та екологічних інновацій. У тому числі щодо скорочення викидів у навколишнє середовище, дотримання чинних норм з цього приводу та тих, які заплановані на майбутнє.

До розвитку ФМК та прискорення «синього» зростання приєдналися Асоціація судновласників Фінляндії, Фінська асоціація підприємств морської промисловості, Фінська асоціація портів та Фінська асоціація портових операторів. Зусилля, які вони докладають, координуються Фондом «Centrum Balticum» та фінансуються Європейським фондом морського та рибного господарства й національним Центром економічного розвитку, транспорту та довкілля.

Перелік подібних прикладів можна продовжити. Спостереження за практикою, виявило позитивні наслідки створення НМК:

зменшення витрат, пов'язаних зі здійсненням операційної діяльності через виникнення «ефекту масштабу»,

посилення виробничих можливостей підприємств-учасників через використання їх найсильніших сторін за посередництва технології аутсорсингу,

об'єднання підрозділів (таких, скажімо, як маркетингу, закупок, інжинірингу), які до того виконували функції, які дублювалися, збільшуючи і без того немалі витрати;

концентрація знань та креативних ідей, які посилюють конкурентну здатність усієї мережі учасників. Чим інтенсивніше вони залучені до внутрішньої системи обміну інформацією, тим більше відомостей про ринки та технології стають їм доступними.

Констатуємо, що наші думки з цього приводу збігаються з поглядами Комісара ЄС з питань навколишнього середовища, морських справ та рибного господарства Кармену Велла, які він висловив на одному з засідань Європейської мережі морських кластерів (ENMC): *«Завдяки кластерам, які зараз є по всій Європі, підприємства мають змогу об'єднуватися в інноваційну мережу, створювати економію від масштабу та співпрацювати між собою на національному та міжнародному рівнях»* [5].

Але існують й інші мотиви, які підігрівають зацікавленість у кластеризації в морській економіці:

1. Між підприємствами, розташованими на прибережних акваторіях та територіях (а це, окрім суднобудування, судноплавства, портів, ще й рибовидобуване та рибопереробне господарство, марікультура, морська енергетика, рекреаційна діяльність), виникають конфлікти, пов'язані з їх зазіханнями на обмежені морські простори. За таких обставин, інтеграція бізнесів в межах кластерів створює сприятливе підґрунтя для адміністрування морської діяльності, в тому числі, з використанням технологій просторового планування¹. У цьому контексті виявляється роль державних морських адміністрацій (дотичних до кластерів), як неупереджених арбітрів, для яких інтереси країни, місцевих територіальних громад домінують над інтересами окремих бізнесів, і, тим більше, над власними пристрастями.

2. Кластер – інструмент захисту важливих економічних цінностей. Щодо ЄС, то йдеться, зокрема про 25 % світової морської торгівлі, про 40 % світового флоту, про домінування у секторі отримання енергії з поновлюваних джерел, розташованих на морському шельфі, про фантастичний розмах круїзного туризму тощо [6]. Ці надбання попередніх поколінь мешканців континенту мають бути збережені та примножені. Теж саме стосується й регіонів нашої країни, які перебувають на узбережжях Чорного та Азовського морів.

3. Для соціально-відповідального бізнесу кластери відкривають перспективи свідомого поєднання учасниками економічних інтересів з суспільними цінностями та піклуванням про екологічне здоров'я Світового океану (з метою забезпечення його сталого розвитку). Для цього неминучі інновації, які потребують неабияких інвестицій. От коли розумієш далекоглядний зміст народної мудрості: «Гуртом легше й батька бити!»

Не без задоволення констатуємо, що перші паростки кластеризації спостерігаються в миколаївському суднобудуванні. З відповідними ініціативами в місті над Бугом виступили науковці, бізнесмени, менеджмент. Прихильною до ідеї виявилася міська влада, а також авторитетні міжнародні фінансові організації. Зокрема, Європейський банк реконструкції та розвитку. За його підтримки у 2018 р. відбулися круглі столи у причорноморських містах: Миколаєві та Одесі. Характерно, що розпочавши спілкування з тематики проектування малих суден, створення інфраструктури, потрібної для їх обслуговування (особливо в період поза навігацією), судноремонт, їх учасники розширили власні уявлення про предмет обговорення, усвідомили насувні проблеми індустрії. Як результат, на весні 2019 р. під час European Maritime Day дев'ятьма суб'єктами було укладено Меморандум про створення кластера морського сервіса.

Висновки. 1. Своім досвідом підприємства європейських країн, що мають безпосереднє відношення до морської господарської діяльності, демонструють високу ефективність кластеризації. Її застосування забезпечує інтенсивне впровадження інновацій, заощаджує витрати, посилює позиції товаровиробників на висококонкурентних світових ринках.

2. Виглядає корисним використати її й на українських теренах, позбавившись заздрості та недовіри до бізнес-партнерів. У цьому контексті доцільно поширити експертним середовищем, серед власників підприємств і менеджменту пропозицію щодо об'єднання у морські кластери, у яких знайдуть зиск усі, хто прагне скористатися ресурсами Світового океану.

REFERENCES

- [1] Shipbuilding Sector. European Commission [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://ec.europa.eu/growth/sectors/maritime/shipbuilding_en
[2] Парсяк В.Н. Економіка моря. Херсон, Видавничий дім «Гельветика», 2018, 395 с.

¹ Морське просторове планування означає процес, за допомогою якого влада держави аналізує та систематизує в морських районах діяльність людини, що передбачає досягнення екологічних, економічних і соціальних цілей [7].

[3] О судостроении в Норвегии. Электронный ресурс. Режим доступа: <http://www.rusnorge.com/?p=2973>

[4] Finnish Maritime Cluster. Yearbook-2019. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://fmc-yearbook.com/>

[5] Maritime clusters unlock benefits of cooperation for the blue economy. European Commission. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/content/maritime-clusters-unlock-benefits-cooperation-blue-economy_en

[6] The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of European maritime sectors. Report on results. European Commission (2008), p. 5. [Электронный ресурс]. Режим доступа:

https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/report_results_en.pdf

[7] Створення основ для морського просторового планування. Директива 2014/89 ЄС Європейського парламенту і Ради Європи. [Електронний ресурс]. Режим доступа: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32014L0089>

Parsyak V.N., d.-r of science (Economics), prof.

Clusters as an effective form of association of the potentials of enterprises of the sea economy

Abstract. The report is devoted to covering the information on the experience of European countries in using clusters as a means of integrating the potentials of enterprises of the marine economy in order to enhance their competitive ability in world markets. Successful clustering examples are provided.

Keywords: economics, maritime economics, enterprise potential, cluster, competitive ability

Парсяк В.Н., д.-р экон.наук, проф.

Кластеры как эффективная форма объединения потенциалов предприятий экономики моря

Аннотация. Доклад содержит информацию относительно опыта европейских стран в использовании кластеров как средства интеграции потенциалов предприятий экономики моря с целью усиления их конкурентной способности на мировых рынках. Приведены примеры успешной кластеризации.

Ключевые слова: экономика, экономика моря, потенциал предприятий, кластер, конкурентная способность.