

Ольга КАМ'ЯНСЬКАкандидат економічних наук,
доцент кафедри менеджменту та інновацій,
Міжнародний університет фінансів**Юлія БОЯРИН**Національний технічний університет України
«Київський політехнічний інститут»

СВІТОВИЙ ДОСВІД ФОРМУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНИХ КЛАСТЕРІВ

Розглянуто зарубіжний досвід ефективного формування автомобільних кластерів та проведено їх порівняльну характеристику. Досліджено моделі управління розвитком кластера відповідно до головних ініціаторів, суб'єктів фінансування бюджету та найбільш впливових партнерів.

Ключові слова: кластер, управління розвитком, кластерна ініціатива, державно-приватне партнерство, самофінансування, державне фінансування.

В умовах сучасності запорукою успіху регіональної та національної економіки є концепція промислових кластерів, котра підтверджена багаторічним світовим досвідом. Актуальності набуває розвиток не відокремлених галузей, а кластерів, формування котрих базується на географічній інтеграції взаємопов'язаних виробництв та створює при цьому умови для формування тісних зв'язків між виробниками, постачальниками, науково-дослідними інститутами, навчальними закладами, фінансовими установами, консалтинговими центрами та іншими організаціями.

У зв'язку з тим, що в Україні досвід формування кластерів незначний. При наявних перспективах та можливостях їх створення, особливо у сфері автомобілебудування, доцільним є вивчення світового досвіду формування останніх та управління їх розвитком, урахування помилок, адаптування моделей, методів та прийомів до сучасних вітчизняних умов.

Питання формування та управління розвитком кластерів ретельно вивчені та висвітлені у працях вітчизняних та зарубіжних науковців: Т. Андерсона, І. Вишнякової, Є. Гоосена, Л. фон Зелінджера, В. Карпінця, І. Маркович, С. Мицюка, А. Пилипенко, Г. Шири [1-8]. Вчені розглядають, зокрема, досвід формування кластерів різних країн світу, їх економічну природу, характер впливу на конкурентоспроможність національної економіки та особливості управління розвитком кластерних структур.

Разом з тим слід зауважити недостатність теоретичних напрацювань щодо формування моделей управління розвитком подібних утворень в Україні та використання адаптованих світових досягнень, принципів і прийомів створення кластерів в умовах вітчизняного ринку.

Метою статті є проведення аналізу формування та розвитку автомобільних кластерів країн світу. Поставлена мета зумовила необхідність вирішення наступних завдань: проведення порівняльної характеристики останніх, дослідження моделей управління розвитком автокластерів та їх типології.

Важливим чинником економічного прогресу та соціальної стабільності держави є досягнення високих показників розвитку інноваційної діяльності та промислового виробництва. При активізації цих процесів економіка країни динамічно підвищує свою стійкість до зовнішніх негативних впливів за рахунок системної стабілізації, підвищення інвестиційної привабливості, зниження економічних і фінансових ризиків.

У процесі створення інноваційної інфраструктури держави та розвитку високотехнологічного виробничого комплексу ключовими елементами є промислово-технологічні парки, що створюються в найбільш перспективних галузях економіки. Одним із таких є перший в Україні автомобільний індустріальний парк «Соломоново», завершення створення якого має залучити всесвітньо відомі бренди на територію індустріального парку, створити близько 10 000 робочих місць, вивести локалізацію вироблених автомобілів на ПрАТ «Єврокар» (повномасштабне виробництво автомобілів Skoda) до рівня виробництва «зроблено в Україні» [9].

Формування автомобільного індустріального парку є гарною основою для створення першого вітчизняного автокластера, в межах якого при взаємодії виробників, постачальників, покупців, співробітників та дослідників, технічний розвиток компаній-учасників йтиме швидше. Крім того, при територіальній близькості знижуються трансакційні витрати. Саме тому створення вітчизняного автомобільного кластера дасть змогу об'єднати висококваліфікованих та креативних фахівців, сконцентровані торговельні зв'язки, капітал та галузеві знання, котрі спрямовані на створення нового, що призведе до утворення сприятливого середовища для інновацій та розвитку. Успіх однієї компанії-учасника позитивно відобразиться на збільшенні доданої вартості кластера, всієї автомобільної промисловості України та економіки держави загалом. Тому доцільним є вивчення світового досвіду кластеризації підприємств у сфері автомобілебудування (табл. 1).

Таблиця 1. Порівняльна характеристика автомобільних кластерів світу

Ознаки	США	Бразилія	Німеччина	Китай
Макроекономічні показники, 2011р. – населення – зростання ВВП – ВВП на душу населення – інфляція	313,23 млн. чол. 1,6% 48 442 дол. США 3,16%	203,43 млн. чол. 1,4% 12 594 дол. США 6,63%	81,47 млн. чол. 1,5% 43 689 дол. США 2,30%	1 336,72 млн. чол. 8,9% 5 445 дол. США 5,53%
Назва кластера	Автомобільний кластер у штаті Мічиган	«ABC paulista», Сан-Паулу	Автомобільний кластер Баден-Вюртемберг	Тяньцзінський автомобільний промисловий кластер
Рік заснування	1908 рік	1920 рік	1995 рік	1965 рік
Кількість компаній-учасників, шт.	688	287	672	900
Кількість зайнятих, чол.	211 472	120 245	211 645	380 000
Грошовий оборот	99 млрд. дол. США	34,2 млрд. дол. США	119,56 млрд. дол. США	167,2 млрд. дол. США
Об'єм експорту	56,33 млрд. дол. США	13,2 млрд. дол. США	Більше 50%, € 26,5 млрд.	95,2 млрд. дол. США
Основні виробники автомобілів	Велика трійка: General Motors, Chrysler та Ford.	General Motors, Ford, Volkswagen та Fiat.	Audi, Mercedes-Benz та Porsche.	Toyota, Hyundai, Benz-Damler-Chrysler.
Компанії-постачальники запчастин	AK Steel, GE, Goodyear Tire & Rubber, Delphi, PPG Auto Glass, Faurecia, United Technologies.	Delphi, Visteon, Johnson Controls, Lear, TRW Automotive, Dana, Arvin Meritor, Federal Mogul.	Behr, Bosch, Eberspacher, Knecht, Mahle, ZF Friedrichshafen AG.	Weifeng Engine Parts, Guangzhou International Auto Parts.
R&D	– витрати на R&D 10,3 млрд. дол. США в рік; – № 2 у сукупному розмірі інвестицій в R&D.	– витрати на R&D 3,38 млн. дол. США (2011р.); – іноземні інвестиції в R&D 1,22 млн. дол. США (2011р.).	– державні витрати на R&D кластеру - 1% від ВВП; – приватні витрати від суми загальних витрат на R&D - 3,7% від ВВП.	– державні витрати на R&D кластера - 0,6% від ВВП; – № 1 у сукупному розмірі інвестицій в R&D.
Навчальні заклади-учасники кластера	15 державних університетів і більше 30 приватних університетів і коледжів, більше 215 R&D центрів.	11 університетів, 5 бізнес-шкіл, 2 науково-дослідні інститути.	9 державних і 3 приватних ВНЗ, 14 Max Planck інститутів, Знауково-дослідні центри та 250 центрів Steinbeis Foundation.	20 університетів та коледжів, 10 дослідницьких центрів.
Кількість патентів	більше 130 міжнародних патентів.	більше 50 патентів.	112 патентів кластера на 100 000 жителів Німеччини.	500 патентів, з них 76 – патенти на винаходи.

На підставі даних, наведених у табл. 1, можна зробити висновки, що формування кластерів США, Бразилії, Німеччини та Китаю відрізняється не тільки за структурою та своїм наповненням, але і за ефективністю функціонування, що пояснюється відмінністю у періодах створення кластерних систем, масштабах підтримки з боку держави та історичному розвитку автомобільної галузі тих чи інших країн.

Автомобільний кластер США, що розташований у штаті Мічиган, є найстарішим, він сформувався на основі об'єднання компаній «великої трійки» американської автомобільної промисловості: General Motors, Chrysler та Ford. Автокластер Китаю сформувався на основі інтеграції таких виробників як Toyota, Hyundai, Benz-Damler-Chrysler. Територіальна близькість Бразилії та США залишила свій відбиток на складі учасників кластера «ABC paulista», до якого входять General Motors, Ford, Volkswagen та Fiat. Основними виробниками наймолодшого автокластеру Німеччини є Audi, Mercedes-Benz та Porsche.

Щодо ефективності функціонування автомобільних кластерів, то найбільш

результативним є Тяньцзінський автомобільний промисловий кластер, на рахунок котрого 500 патентів, при цьому варто зазначити, що держава звертає значну увагу на розвиток кластера, витрачаючи 0,6% на фінансування R&D. Автокластер у штаті Мічиган має 130 міжнародних патентів, витрачаючи 10,3 млрд. дол. США в рік на дослідницьку діяльність. Автомобільний кластер Баден-Вюртемберг, на відміну від автомобільного кластеру «ABC paulista», котрий минулого року витратив 3,38 млн. дол. США на R&D, маючи при цьому лише 50 патентів, відзначається 112 патентами на 100 000 жителів Німеччини.

В Україні останнім часом спостерігається активізація дій держави в напрямку стимулювання та підтримки розвитку автомобільної промисловості країни. Так 19 травня 2011 року було створено робочу групу із представників Мінекономіки та бізнесу з питань розвитку вітчизняного автомобілебудування. Також спостерігається рішучість дій КМУ у створенні сприятливого середовища для розвитку українського автопрому. 4 вересня 2012 року набрав чинності Закон

України «Про індустріальні парки», відповідно до якого таким суб'єктам надаватиметься державна допомога у вигляді безвідсоткових кредитів, цільового фінансування на безповоротній основі для облаштування цих парків. Цей закон позитивно відобразиться на розвитку першого вітчизняного автомобільного індустріального парку «Соломоново», котрий потенційно може стати базою для формування й першого автокластера в Україні.

Найбільш істотні відмінності кластерних ініціатив стосуються управління кластером, що полягає у визначенні головних учасників руху ініціативи, об'єктів, котрі здійснюють фінансування бюджету та найбільш впливових партнерів. Відповідно до цього виділяють три базові моделі розвитку кластерів: модель державно-приватного партнерства; модель, у якій у прийнятті рішень беруть участь як члени, так і не члени кластера, та модель державного фінансування й самофінансування кластерних ініціатив [10, с. 23].

Модель розвитку кластера на основі державно-приватного партнерства полягає в тому, що на ранніх стадіях його розвитку активну участь бере уряд країни з метою підвищення конкурентоспроможності того чи іншого регіону та галузі економіки. Організації державного сектору, такі, як регіональні агентства розвитку або напівдержавні торгово-промислові палати, часто беруть на себе ініціативу з надання фінансової підтримки процесу розвитку кластера [10, с. 23].

Модель, у якій у прийнятті рішень беруть участь як члени, так і не члени кластера – навіть якщо його керівництво забезпечує взаємодію між фірмами, державними та приватними установами та дослідницькими центрами, недосконала, оскільки кластеру все одно не вистачає членської бази. При цьому ініціатива створення останнього регулюється не підприємствами, а організаціями державного сектору, у зв'язку з чим у прийнятті рішень щодо напрямків розвитку кластера беруть участь не тільки його члени [10, с. 23-24].

Модель державного фінансування й самофінансування кластерної ініціативи полягає у

співфінансуванні кластерів за рахунок приватних та державних джерел, розмір останніх, як правило, з часом поступово зменшується. Частка державного фінансування лежить у межах від 30 до 70 відсотків, ці величини є виправданими та необхідними з метою забезпечення довгострокового партнерства та реалізації інноваційної політики держави, підвищення конкурентоспроможності країни на світовій арені та створення суспільних благ [10, с. 23-24].

Застосуємо цю класифікацію кластерів відповідно до моделі управління розвитком до розглянутих вище автомобільних кластерів країн світу (рис. 1), кластерні ініціативи класифікуємо за шкалою від 0 до 3 (0 – низький рівень, 3 – високий, домінування фактору) відносно:

- а) частки державного фінансування в бюджеті кластера;
- б) оцінки впливу державних і напівдержавних суб'єктів на процес прийняття рішень;
- в) оцінка ролі кластерної ініціативи в реалізації регіональних інновацій, технологій і політики в галузі розвитку [10, с. 29].

У результаті графічного відтворення типології кластерних ініціатив (рис. 1) та відображення на графіку автомобільних кластерів США, Бразилії, Німеччини та Китаю з'явилися три групи кластерів:

а) до першої групи належить автомобільний кластер Баден-Вюртемберг, котрий може бути визначений як кластерна ініціатива, управління котрою здійснюють як організації державного сектору, так і члени кластеру;

б) друга група містить Тяньцзінський автомобільний промисловий кластер, котрий можна охарактеризувати як державно-приватне партнерство, котре забезпечує баланс між суспільними та приватними інтересами;

в) до третьої групи відносяться автомобільний кластер у штаті Мічиган та бразильський кластер «ABC paulista», частка самофінансування яких перевищує 70%, відповідно і управління кластером здійснюють винятково учасники, але разом з тим кластери надають суспільні блага в партнерстві з державними структурами.

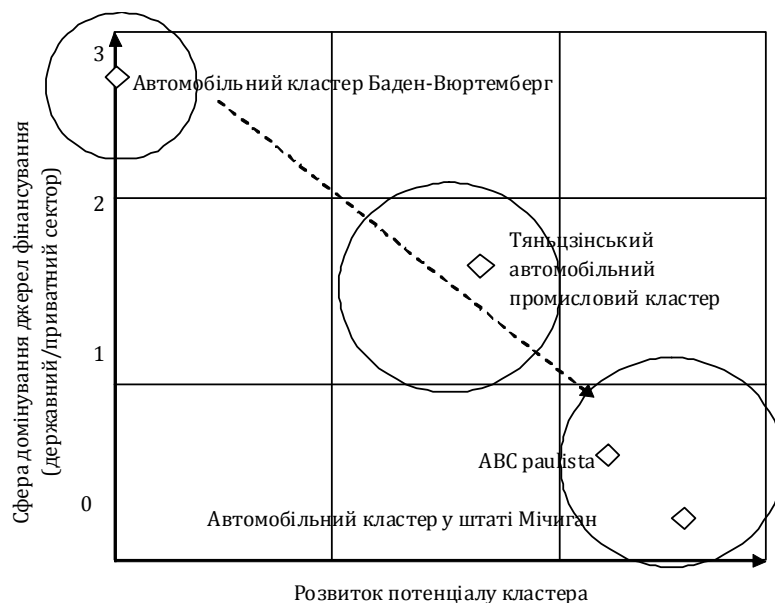


Рис. 1. Типологія кластерів та їх розвиток

На основі досліджень нами було розроблено низку рекомендацій. По-перше, завершити формування законодавчої бази у сфері автомобілебудування, в тому числі прийняття Закону України, котрий регулював би продаж автомобілів, які вже були у використанні, та затвердження Державної цільової Програми розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів до 2020 року.

По-друге, для забезпечення ефективності функціонування першого автомобільного кластера України на базі індустріального парку «Соломоново» необхідно при його формуванні забезпечити максимально широкий спектр учасників, котрі б представляли найрізноманітніші сфери виробництва та послуг, а саме: постачальники комплектуючих та запчастин, логістичні, рекрутингові компанії, організації з розвитку персоналу, фірми по забезпеченню закупівель, надання аутсорсингових послуг, виробничі підприємства, центри R&D, компанії

по збуту продукції, дослідженню ринку, маркетингові підприємства, а також мережа з обслуговування клієнтів та надання технічної допомоги.

По-третє, з урахуванням того, що центром індустріального парку «Соломоново» є ПрАТ «Єврокар», то в межах підприємства необхідно розробити та затвердити механізми створення та стратегічний план розвитку вітчизняного автомобільного кластера. З метою розв'язання цієї проблеми у роботі було розглянуто моделі управління кластерними ініціативами та доцільність їх зміни на різних стадіях розвитку останнього.

Таким чином, вчасна та ефективна реалізація запропонованих заходів, з урахуванням зарубіжного досвіду, дасть змогу на початкових етапах формування та розвитку першого автомобільного кластера України на базі індустріального парку «Соломоново» уникнути багатьох помилок та побудувати ефективну систему управління.

Список літератури

1. Мицюк, С. В. Формування і розвиток кластерів як механізм підвищення конкурентоспроможності регіонів [Текст] / С. В. Мицюк // Теоретичні та прикладні питання економіки. – 2011. - №25. – С. 64-68.
2. Пилипенко, А. А. Організація управління розвитком потенціалу кластерних структур засобами збалансованої системи показників [Текст] / А. А. Пилипенко, О. В. Дуда // Економіка розвитку. – 2012. – №2 (62). – С. 25-32.
3. Гоосен, Е. В. Как кластер сделать кластером: международный опыт и проблемы становления кластеров России [Текст] / Е. В. Гоосен, К. С. Саблин // Управление кластерами в региональной экономике. – 2012. – С. 97-119.
4. Маркович, І. Промислові кластери як інноваційна модель організації національного господарства [Текст] / І. Маркович // Галицький економічний вісник. – 2012. – №2(35). – С. 82-87.
5. Карпінєць, В. Й. Зарубіжний та вітчизняний досвід щодо створення та розвитку кластерів [Текст] / В. Й. Карпінєць // Вісник Університету банківської справи Національного банку України. – 2011. - №3 (12). – С. 106-112.
6. Вишнякова, І. В. Досвід становлення та розвитку кластерів в окремих країнах північної, східної і центральної Європи [Текст] / І. В. Вишнякова // Вісник Запорізького національного університету. – 2011. - №1 (9). – С. 184-193.
7. Andersson, T. The Cluster Benchmarking Project: Pilot Project Report [Electronic resource] / T. Andersson, M. Bjerre, E. Wise Hansson // Benchmarking clusters in the knowledge based economy. – Oslo. Mode of access: http://www.nordicinnovation.org/Global/_Publications/Reports/2007/The%20cluster%20benchmarking%20project%20-%20Benchmarking%20clusters%20in%20the%20knowledge%20based%20economy.pdf
8. Scheer, G. Cluster Management – A Practical Guide [Text] / Gunter Scheer, Lucas von Zallinger // Economic Development and Employment Division. Economic Policy and Private Sector Development Section. – Eschborn. – 2007. – 67 p.
9. Презентація проекту індустріальний парк «Соломоново» [Електронний ресурс] / ТОВ «Сезпарксервіс». – 2011. Режим доступу: http://sezparkservice.com/cezparkservis/industrial_nyj_park/prezentaciya_proekta_ips.
10. Stratmann, G. Automotive clustering in Europe. Case studies on clustering management and development [Text] / Gerrit Stratmann, Gergana Dimitrova // HA Hessen Agentur GmbH. – Wiesbaden. – 2008. – 114p.

РЕЗЮМЕ

Камянская Ольга, Боярин Юлия

Мировой опыт формирования и развития автомобильных кластеров

Рассмотрен зарубежный опыт эффективного формирования автомобильных кластеров и проведена их сравнительная характеристика. Исследованы модели управления развитием кластера относительно главных инициаторов, субъектов финансирования бюджета и наиболее влиятельных партнеров.

RESUME

Kamyans'ka Olga, Boyarin Yulia

World experience of forming and developing of automotive clusters

International experience of the effective formation of automotive clusters is considered. Their comparative characteristic is held. The models of development of management of the cluster according to the main initiators are studied. The subjects of budget financing and the most influential partners are researched.

Стаття надійшла до редакції 11.10.2012 р.