

Шифр наукової роботи «АВТОМОБІЛЬНИЙ КЛАСТЕР»

Наукова робота на тему:

**АВТОМОБІЛЬНИЙ КЛАСТЕР ЯК ПРОГРЕСИВНА ФОРМА  
ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА: СВІТОВИЙ ДОСВІД  
І МОЖЛИВОСТІ ДЛЯ УКРАЇНИ**

## ПЛАН

ВСТУП.....	3
1 АВТОМОБІЛЬНИЙ КЛАСТЕР ЯК ПРОГРЕСИВНА ФОРМА ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У СВІТІ .....	6
1.1 Автомобільний кластер як форма державно-приватного партнерства .....	6
1.2 Світовий досвід реалізації кластерних ініціатив у автомобільній промисловості .....	9
2 ПЕРСПЕКТИВИ СТВОРЕННЯ В УКРАЇНІ АВТОМОБІЛЬНОГО КЛАСТЕРУ ЯК ПРОГРЕСИВНОЇ ФОРМИ ДЕРЖАВНО- ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА .....	12
2.1 Моделі реалізації кластерних ініціатив у автомобільній промисловості .....	12
2.2 Перспективи створення Західного автомобільного кластеру в Україні .....	14
ВИСНОВКИ.....	23
ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ .....	25

## ВСТУП

Передовою формою економічного співробітництва та державно-приватного партнерства сьогодні є реалізація кластерних ініціатив. Переваги кластерних утворень яскраво ілюструє концепція 4К: К1: кластер – це концентрація компаній із основної галузі, підтримуючих і пов’язаних галузей у межах локальної території; К2: кластер – це конкуренція в боротьбі за споживача, його завоювання та утримання; К3: кластер – це кооперація в залученні суміжних галузей і місцевих інститутів у підтримання конкурентоспроможності продукції на зовнішніх ринках; К4: кластер – це конкурентоспроможність на ринку за рахунок високої продуктивності, заснованої на спеціалізації та взаємодії учасників.

Автомобільна промисловість традиційно належить до тих галузей, що мають високий потенціал утворення кластерів, і багато країн світу вже мають успішний досвід реалізації кластерних ініціатив саме в автомобілебудівному комплексі. На жаль, Україна до зазначених країн не належить. Звичайно, можна зауважити, що автомобільна промисловість України наразі не є драйвером соціально-економічного розвитку, переживає не найкращі часи та не є привабливою для реалізації настільки масштабного проєкту, як створення кластеру. Але подібне твердження буде хибним: так, наприклад, фахівцями Інституту економічних досліджень та політичних консультацій Німецької консультативної групи була видана праця «Програма підтримки кластерів в Україні: принципи розробки та ключові особливості», де виділяється всього лише 2 найбільш перспективні галузі для реалізації в Україні кластерних ініціатив – ІТ-сфера та автомобільна промисловість.

Тим самим, метою наукової роботи є дослідження теоретично-методичних і прикладних аспектів реалізації кластерних ініціатив у автомобільній промисловості.

Об’єктом дослідження є процес реалізації кластерних ініціатив у автомобільній промисловості.

Предметом дослідження є теоретично-методичні та прикладні аспекти реалізації кластерних ініціатив у автомобільній промисловості України.

Досягнення поставленої мети потребує поетапного виконання взаємопов'язаних завдань:

- надати сучасну інтерпретацію дефініції «автомобільний кластер»;
- дослідити передовий зарубіжний досвід реалізації кластерних ініціатив у автомобільній промисловості;
- надати характеристику моделям реалізації кластерних ініціатив у автомобільній промисловості;
- висвітлити перспективи створення Західного автомобільного кластеру в Україні.

Методологічну базу дослідження складають метод аналізу та синтезу, системний підхід, діалектичний метод, монографічний метод, порівняльний аналіз, критичний аналіз, графічний метод.

Інформаційну базу дослідження складають наукові праці зарубіжних і вітчизняних учених-економістів, електронні ресурси та Інтернет-ресурси, представлені у відкритому доступі.

Наукова новизна результатів дослідження полягає в наступному:

- надано авторську дефініцію «автомобільний кластер» як «добровільне договірне об'єднання підприємств автомобільної промисловості з підприємствами суміжних і обслуговуючих галузей за підтримки органів державної влади та територіальних громад з метою продукування позитивних синергетичних ефектів спеціалізації та кооперації та, тим самим, стимулювання соціально-економічного розвитку території, на якій кластер функціонує, у відповідності до стратегічних цілей державної соціально-економічної політики»;
- систематизовано організаційно-інформаційне забезпечення створення Західного автомобільного кластеру в Україні.

Апробація результатів дослідження отримала відображення в 4 працях, з яких 1 наукова стаття у фаховому виданні та 3 тези наукових доповідей.

Задля забезпечення анонімності конкурсної роботи бібліографію заявлених публікацій наведено без вказання на авторів:

1. Проблеми розвитку автомобілебудування України. *Проблеми розвитку економіки підприємства: погляд молоді: Матеріали XII Міжнародної наукової конференції здобувачів вищої освіти (м. Харків, 15 березня 2019 року)*. Х.: ХНАДУ, 2019. С. 21-22.

2. Вітчизняний досвід державного регулювання розвитку автомобілебудівної галузі. *Проблеми розвитку економіки підприємства: погляд молоді: Матеріали XII Міжнародної наукової конференції здобувачів вищої освіти (м. Харків, 15 березня 2019 року)*. Х.: ХНАДУ, 2019. С. 51-53.

3. Перспективи створення Західного автомобільного кластеру в Україні. *Проблеми та перспективи розвитку підприємництва: Матеріали XIII Міжнародної науково-практичної конференції (м. Харків, 6 грудня 2019 року)*. Х.: ХНАДУ. 2019. С. 37-39.

4. Гармонізаційний підхід до державного регулювання розвитку автомобільної промисловості: базові постулати, переваги, недоліки. *Економіка. Фінанси. Право: щомісячний інформаційно-аналітичний журнал*. К.: «Аналітик», 2020. № 2. С. 37-39.

Ксерокопії публікацій представлено у супровідних документах.

Також на момент подання наукової роботи до участі в конкурсі ще 3 тези наукових доповідей за темою роботи були включені до матеріалів XIII Міжнародної наукової конференції здобувачів вищої освіти «Проблеми розвитку економіки підприємства: погляд молоді».

# 1 АВТОМОБІЛЬНИЙ КЛАСТЕР ЯК ПРОГРЕСИВНА ФОРМА ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У СВІТІ

## 1.1 Автомобільний кластер як форма державно-приватного партнерства

Реалізація державної промислової політики потребує застосування новітніх підходів, серед яких одним із найперспективніших є кластерний підхід. Основа кластерного підходу була закладена ще в працях теоретиків розміщення продуктивних сил – Йоганна фон Тюнена, Альфреда Вебера, Августа Льоша, Вальтера Кристаллера, Альфреда Маршалла та інших дослідників. Утім, остаточне формування кластерного підходу в економіці пов'язують із науковими працями видатного американського науковця Майкла Портера, яким було визначено, що «кластер – це група географічно близьких взаємопов'язаних компаній і пов'язаних з ними організацій, що функціонують у певній сфері, характеризуються спільністю діяльності та взаємно доповнюють один одного» [1].

З плином часу в науковій літературі з'являлися нові дефініції сутності економічної категорії «кластер», що відображали особливості формування та перебігу економічних процесів у кластерних утвореннях, їх склад, місце розташування, розмір, функції, призначення, наслідки для розвитку економіки регіонів і держав тощо.

Ларіоновій Н. належить така дефініція: «кластер – це сукупність суб'єктів господарської діяльності взаємопов'язаних галузей, об'єднаних в єдину організаційну структуру, елементи якої знаходяться в взаємозв'язку і взаємозалежності, спільно функціонують з певною метою» [2].

За переконанням Ковальнової Ю. кластер – це локалізована територіально-виробнича форма інтеграції взаємодіючих суб'єктів господарювання, банківського, приватного сектору, освітніх закладів, органів влади та суміжних, допоміжних, конструкторських, інноваційних підприємств/організацій, об'єктів інфраструктури, що характеризується виробництвом конкурентоздатних

товарів або послуг, наявністю погодженої стратегії розвитку, спрямованої на реалізацію інтересів кожного з учасників і території локалізації кластера, на якій вона перебуває, і що має істотну соціально-економічну значимість для регіону [3].

Проф. Войнаренко М. притримується думки, що кластер – це територіально-галузево добровільне об'єднання підприємств, що тісно співпрацюють з науковими установами й органами місцевої влади з метою підвищення конкурентоздатності власної продукції й економічного зростання регіону [4].

Дослідниця Алмашій Я. пропонує таке визначення кластеру: «добровільне галузево-територіальне об'єднання підприємств для здійснення скоординованої фінансово-господарської діяльності, при якій всі учасники кластера отримують вигоду, а саме кластерне утворення стає конкурентоспроможним на даному сегменті ринкової економіки та здатним до подальшого зміцнення та розвитку» [5].

Ковтун О. наголошує на сутності кластеру як «групи підприємств певного ринку (причому не тільки виключно виробничих, а й інноваційних, сервісних тощо), об'єднаних на основі довгострокових угод з метою ефективного використання ресурсів і специфічних конкурентних переваг для спільного ведення та здійснення бізнес-проектів на засадах спеціалізації та кооперації» [6].

Заболотний О. зазначає на сутності кластера як «групи географічно локалізованих організацій, різних, але взаємопов'язаних галузей, одночасно взаємодіючих і конкуруючих, які забезпечують свою конкуренто-спроможність на світових ринках за рахунок дії ефекту агломерації» [7].

Ковальчук В. вбачає сутність кластеру в «географічно сконцентрованій групі взаємопов'язаних компаній, що працює в одній чи споріднених галузях та забезпечує в спільній діяльності досягнення високої конкурентоспроможності, а також синергетичного ефекту, зберігаючи при цьому внутрішню конкуренцію» [8].

Устименко М. пропонує наступне визначення: «кластер – це територіальне утворення, що включає в себе мережі (сукупності, скупчення, концентрації) підприємств, організацій та інших учасників, функціонування і взаємодія яких відбувається на певних принципах, і в результаті такої взаємодії стає можливим досягнення найвищих кінцевих результатів діяльності» [9].

Оксенюк С. розуміє кластер як «організаційно-виробничу форму ведення господарства, що характеризується географічною близькістю суб'єктів, високим рівнем коопераційних зв'язків, максимально ефективним використанням науково-технічного потенціалу, вільним розподіленням наявних ресурсів, що створюється з метою підвищення конкурентоспроможності та зниження вразливості до загроз як окремих суб'єктів, регіону так і цілих галузей національної економіки» [10].

Автори Левченко А. та Царенко І. схиляються до розуміння сутності кластера як «об'єднання, зосереджених на певній території, взаємопов'язаних підприємств, установ чи організацій, які є представниками бізнесу, науки та держави і, в результаті, доповнюють один одного, цим самим досягають максимального господарського ефекту від такого об'єднання та посилюють конкурентні переваги таких підприємств в межах галузі, регіону чи країни в цілому» [11].

Провідні фахівці Інституту економічних досліджень та політичних консультацій Воглер Б., Саха Д. і Красовська О. вважають, що кластер – це географічна концентрація взаємопов'язаних компаній та установ, що спеціалізуються на пов'язаних ланцюгах створення вартості [12].

Федорова В. наголошує на тому, що кластер – це система співпраці щільно пов'язаних і територіально близьких підприємницьких мереж та організаційних структур (виробників, постачальників, споживачів, уряду, громадських, наукових та освітніх установ, об'єктів інфраструктури, технопарків), з метою організації, раціонального використання і нарощування виробництва продукції світового рівня (інноваційної спрямованості) [13].



Кластери включають в себе гравців з трьох груп (так звана, потрійна спіраль – triple helix):

1. Приватний сектор: горизонтально або вертикально пов'язані компанії, провайдери спеціалізованих послуг (наприклад, фінансових, логістичних, дизайнерських, маркетингових тощо) та бізнес асоціації.

2. Уряд: міністерства, агентства, інші органи влади (національний, регіональний та місцевий рівні).

3. Науково-дослідні та освітні установи: університети, НДІ, центри професійної підготовки [12].

На підставі застосування методів критичного аналізу та узагальнення, вважаємо, що автомобільний кластер як форма державно-приватного партнерства являє собою добровільне договірне об'єднання підприємств автомобільної промисловості з підприємствами суміжних і обслуговуючих галузей за підтримки органів державної влади та територіальних громад з метою продукування позитивних синергетичних ефектів спеціалізації та кооперації та, тим самим, стимулювання соціально-економічного розвитку території, на якій кластер функціонує, у відповідності до стратегічних цілей державної соціально-економічної політики.

## 1.2 Світовий досвід реалізації кластерних ініціатив у автомобільній промисловості

Кластери пропонують цікаві можливості як для компаній, так і для уряду, створюючи підґрунтя для спільних зусиль. Компаніям кластери пропонують сприятливі умови для використання конкурентних переваг. Уряди багатьох країн світу вважають кластери ключовим фактором структурних змін та інновацій, які створюють стійке зростання і зайнятість. Кластери дозволяють концентрувати ресурси на цільових сферах з високим позитивним ефектом від своєї діяльності, який може поширюватися за межі кластера (супутній ефект та ефект мультиплікатору) [12].

Кластерний підхід дозволяє підвищити якість продукту і результативність підприємницької діяльності завдяки об'єднанню зусиль підприємств та обміну інформацією, вміннями і відповідного зростання зацікавленості у подальшій взаємодії та інтенсифікації її форм і методів [5].

Створення автомобільних кластерів традиційно практикується в розвинених країнах світу (табл. 1.1).

Із більш близьких сусідів України слід навести приклад створення автомобільного кластеру Словенії в 2001 році в рамках програми пілотних кластерів, ініційованої Міністерством економіки Словенії. Технічна підтримка для розвитку кластерних структур була надана голландським урядом. Кластер в даний час налічує 63 члени, включаючи 6 науково-дослідних інститутів. Кластер частково фінансується за рахунок членських внесків, які варіюються від 500 до 3500 євро залежно від типу і розміру учасника кластеру. Крім того, кластер отримує підтримку від уряду і залучає на проєктній основі зовнішнє фінансування. Основною метою кластерної ініціативи є підтримка інтеграції її членів до глобальних ланцюгів вартості в автомобільній промисловості, а також покращення асортименту та якості продукції та послуг, що виробляються членами кластеру. Кластерні заходи розвивалися і розширювалися впродовж тривалого часу і включають в себе сприяння та координацію співробітництва та науково-дослідних проєктів, організацію щорічних конференцій, спільні виставкові стенди та маркетингову діяльність, а також консультування національних органів влади з питань, пов'язаних з автомобільною промисловістю. Крім того, кластер бере участь у кількох проєктах і мережах Європейського Союзу [12].

У Російській Федерації наразі сформовано три автомобільні кластери: Приволзький (мм. Тольяті, Самара, Набережні Челни, Ульяновськ, Нижній Новгород), Центральний (мм. Москва, Калуга, Владимир), Північно-Західний (мм. Санкт-Петербург, Великий Новгород, Псков) [15].

Автомобільний кластер PANAS, створений в Угорщині у 2000 році, забезпечує 14% промислового виробництва країни [16].

Таблиця 1.1 – Порівняльна характеристика автомобільних кластерів світу [14]

Ознаки	США	Бразилія	Німеччина	Китай
Назва кластеру	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	688	287	672	900
Кількість працівників	211472 чоловік	120245 чоловік	211645 чоловік	380000 чоловік
Грошовий оборот	99 млрд. дол. США	34,2 млрд. дол. США	119,6 млрд. дол. США	167,2 млрд. дол. США
Об'єм експорту	56,3 млрд. дол. США	13,2 млрд. дол. США	26,5 млрд. дол. США	95,2 млрд. дол. США
Основні виробники автомобілів	General Motors, Chrysler, Ford	General Motors, Ford, Volkswagen, Fiat	Audi, Mercedes-Benz, Porsche	Toyota, Hyundai, Benz-Damler-Chrysler
Постачальники запасних частин	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, Ederspacher, Knecht, Mahle, ZF Friedrichshafen AG	Weifeng Engine Parts, Guangzhou International Auto Parts
R&D	- витрати на R&D 10,3 млрд. дол. США на рік; - № 2 у сукупному розмірі інвестицій у R&D.	- витрати на R&D 3,4 млрд. дол. США на рік; - іноземні інвестиції в R&D 1,22 млрд. дол. США.	- 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 кластеру – 0,6% від ВВП; - № 1 у сукупному розмірі інвестицій у R&D.
Навчальні заклади-учасники кластера	15 державних університетів, більше 30 приватних університетів, більше 215 R&D центрів	11 університетів, 5 бізнес-шкіл, 2 науково-дослідних інститути	9 державних і 3 приватних ВНЗ, 14 Max Planck інститутів, 3 науково-дослідних центри, 250 центрів Steinbeis Foundation	20 університетів і коледжів, 10 дослідницьких центри
Кількість патентів	більше 130 міжнародних патентів	більше 50 патентів	112 патентів	500 патентів, з яких 76 – патенти на винаходи

## 2 ПЕРСПЕКТИВИ СТВОРЕННЯ В УКРАЇНІ АВТОМОБІЛЬНОГО КЛАСТЕРУ ЯК ПРОГРЕСИВНОЇ ФОРМИ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

### 2.1 Моделі реалізації кластерних ініціатив у автомобільній промисловості

Не дивлячись на очевидну перспективність застосування кластерного підходу в регулюванні розвитку автомобільної промисловості, мають місце певні проблеми кластерної промислової політики, зокрема, потребують уточнення:

- по-перше, форма надання державної підтримки автомобільним кластерам – пряма чи опосередкована;
- по-друге, об'єкт державної підтримки – невелика кількість автомобільних кластерів чи багато кластерних утворень;
- по-третє, стратегічна мета державної кластерної політики;
- по-четверте, підхід до вибору місць створення кластерів – соціально-економічно розвинених регіонів чи, навпаки, депресивних територій. Кластерні ініціативи в Європі в основному мають місце в регіонах промислової реструктуризації, географічно віддалених, переживаючих кризові явища [17].

Найбільш істотні відмінності кластерних ініціатив стосуються управління кластером, що полягає у визначенні учасників і 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;
- модель державного фінансування та самофінансування кластерних ініціатив.

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.

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.

Модель державного фінансування та самофінансування кластерної ініціативи полягає у співфінансуванні кластерів за рахунок приватних і 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 [18].

Найчастіше кластерні ініціативи виникають в країнах з перехідною економікою, при цьому виступають ініціаторами: держава (32%), бізнес (27%), спільно держава та бізнес (35%). Фінансування кластерів найчастіше здійснюється за такою схемою: держава – 54%, бізнес – 18%, спільно держава та бізнес – 25% [17].

Для України наразі рекомендується модель автомобільного кластера, заснована на державно-приватному партнерстві.

## 2.2 Перспективи створення Західного автомобільного кластеру в Україні

Вперше намір створити автомобільний кластер в Україні було анонсовано Міністерством економічного розвитку і торгівлі України у 2013 році. Створення автомобільного кластеру в Запорізькій області передбачалося як результат реалізації пілотного проекту Програми ділового партнерства UNIDO (Організація Об'єднаних Націй з промислового розвитку). Проект був розрахований на три роки та мав за мету «посилити позиції дрібних і середніх постачальників автомобільних компонентів для того, щоб вони могли відповідати вимогам як вітчизняних, так і закордонних виробників транспортних засобів». На жаль, даний проект не отримав практичної реалізації [19].

Наразі в Україні немає жодного автомобільного кластеру, проте є передумови для його створення в Закарпатській області на базі найбільш успішного підприємства легкової автомобільної промисловості України ПрАТ «Єврокар» та Індустріального парку «Соломоново».

Індустріальний парк «Соломоново» було створено та включено до Реєстру індустріальних (промислових) парків строком на 30 років у червні 2014 року за ініціативою ТОВ «Сезпарксервіс», ТОВ «Євромотор», ТОВ «Євроавтотек» і ТОВ «РІК».

Маючи офіційний статус індустріального парку, «Соломоново» отримує преференційний режим, який, зокрема, отримує відображення у:

- звільненні від сплати митних зборів (мита 3-5% та ПДВ 20%) з імпорту устаткування, обладнання та комплектуючих до них, а також матеріалів, які не виробляються в Україні та ввозяться для здійснення господарської діяльності у межах індустріального парку;

- можливості використання вивільнених таким чином коштів для виробничої діяльності на території індустріального парку, а також погашення кредитів чи виконання інших фінансових зобов'язань;

– звільненні від пайового внеску в розвиток інфраструктури населеного пункту у випадку спорудження об'єктів на території індустріального парку (від 2 до 10 % від кошторисної вартості);

– закріпленні на законодавчому рівні стабільності статусу учасника при можливих змінах в управлінні парком.

Індустріальний парк має сприятливе географічне положення, так як він розташований у Закарпатській області, яка має: кордон з 4 країнами Європейського Союзу; 19 міжнародних і міждержавних контрольно-пропускних пункти, у тому числі спрощеного режиму; розвинену систему залізничних і автомобільних шляхів; міжнародний аеропорт «Ужгород»; транспортний коридор з Будапештом, Віднем, Братиславою, Прагою; низький рівень зайнятості; кваліфіковану робочу силу. Площа Індустріального парку «Соломоново» – 66,2 га: 41 га призначено для виробництва автокомпонентів, 25,2 га – для повномасштабного виробництва автомобілів (рис. 2.1).



**Рисунок 2.1 – План використання території Індустріального парку «Соломоново» [20]**

Наразі реалізуються проекти із розбудови інфраструктури Індустріального парку «Соломоново»:

- будівництво пожежного депо. Мета: забезпечення пожежної безпеки об'єктів парку. Вигоди для резидентів: мінімізація коштів на забезпечення пожежної охорони об'єктів, безоплатне обслуговування об'єктів, швидке реагування в разі потреби. Соціальний ефект: будівництво об'єкта соціальної інфраструктури для забезпечення пожежної безпеки території індустріального парку та прилеглих територій, у тому числі м. Чоп, с. Соломоново. Отримано згоду ГУ МНС України в Закарпатській області щодо спільної реалізації цього проєкту;

- будівництво трансформаторної підстанції. Мета: забезпечення електропостачання об'єктів парку. Вигоди для резидентів: можливість споживання великої кількості електроенергії, мінімізація коштів на електрифікацію об'єктів, зменшення витрат на оплату реактивної електроенергії. Соціальний ефект: будівництво об'єкта соціальної інфраструктури для електрозабезпечення території індустріального парку та прилеглих територій. Будівництво даного об'єкта з подальшою передачею на баланс Закарпатобленерго дасть можливість забезпечити додатковим безперебійним електропостачанням територію с. Соломоново.

Тобто сьогодні йде мова лише про створення необхідної інфраструктури Індустріального парку «Соломоново».

При цьому, в якості результатів функціонування Індустріального парку «Соломоново» заявлено:

- виробництво 100 тис. автомобілів на рік;
- створення 6 тис. робочих місць;
- 700 млн. дол. США прямих іноземних інвестицій.

Планується, що ПрАТ «Єврокар» та Індустріальний парк «Соломоново» стануть основою для створення в Закарпатській області першого в Україні автомобільного кластеру, який планується за ознакою місцезнаходження назвати Західний автомобільний кластер (рис. 2.2).





**Рисунок 2.2 – Перспективи створення Західного автомобільного кластеру [20]**

Перспективи створення Західного автомобільного кластеру обговорювалися у травні 2018 року в рамках однойменного Круглого столу, організованого Федерацією роботодавців автомобільної галузі України і ПрАТ «Єврокар» за сприяння Німецько-Української промислово-торговельної палати. Участь у Круглому столі взяли представники Федерації роботодавців автомобільної галузі України, ПрАТ «Єврокар», Німецько-Української торгово-промислової палати, Закарпатської обласної ради, Закарпатської обласної державної адміністрації, ТОВ «Ядзакі-Україна», передові топ-менеджери Закарпаття, менеджери великих українських компаній з іноземними інвестиціями, керівники бізнес-асоціацій та торгово-промислових палат, представники профільних факультетів та інститутів. Учасники зустрічі відзначили, що передумовою для кластерного розвитку економіки Закарпаття може стати вже сформований пул великих автомобільних гравців – Єврокар, Jabil Circuit, Yazaki, Гроклін-Карпати, УНГВАЙЕР, Точприлад, Flex, Fischer, Forscher, Gentherm Incorporated [21].

Алмашій Я. наголошує на тому, що перспектива створення Західного автомобільного кластеру вимагає: створення інформаційно-аналітичної системи моніторингу інноваційно-інвестиційної діяльності в області, в тому числі при Закарпатському регіональному центрі інноваційного розвитку та Закарпатському агентстві із залучення інвестицій та господарського розвитку територій; збільшення обсягів залучення позабюджетних коштів, у т.ч. іноземних інвестицій у автомобільну галузь економіки; здійснення заходів щодо розвитку інноваційної інфраструктури за рахунок різних джерел фінансування, у тому числі бюджетних і зацікавлених підприємств та організацій, грантів міжнародних організацій; взаємодії та співпраці підприємців, органів влади, громадських організацій, закладів освіти [5].

Дослідниці Кам'янська О. та Боярин Ю. зазначають, що для створення 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 мережу з обслуговування клієнтів та надання технічної допомоги. З урахуванням того, що центром Індустріального парку «Соломоново» є ПрАТ «Єврокар», то в межах підприємства необхідно розробити та затвердити механізм створення та стратегічний план розвитку вітчизняного автомобільного кластера [14].

Шевченко І., порівнюючи перспективні автомобільні кластери України, підтримує ідею створення Західного автомобільного кластеру, щоправда, у розширеному вигляді, включаючи учасників не лише з Закарпатської області, а й з Львівської області та Волинської області. При цьому дослідниця пропонує наступний порядок створення Західного автомобільного кластера (рис. 2.3) і його організаційну структуру (рис. 2.4).

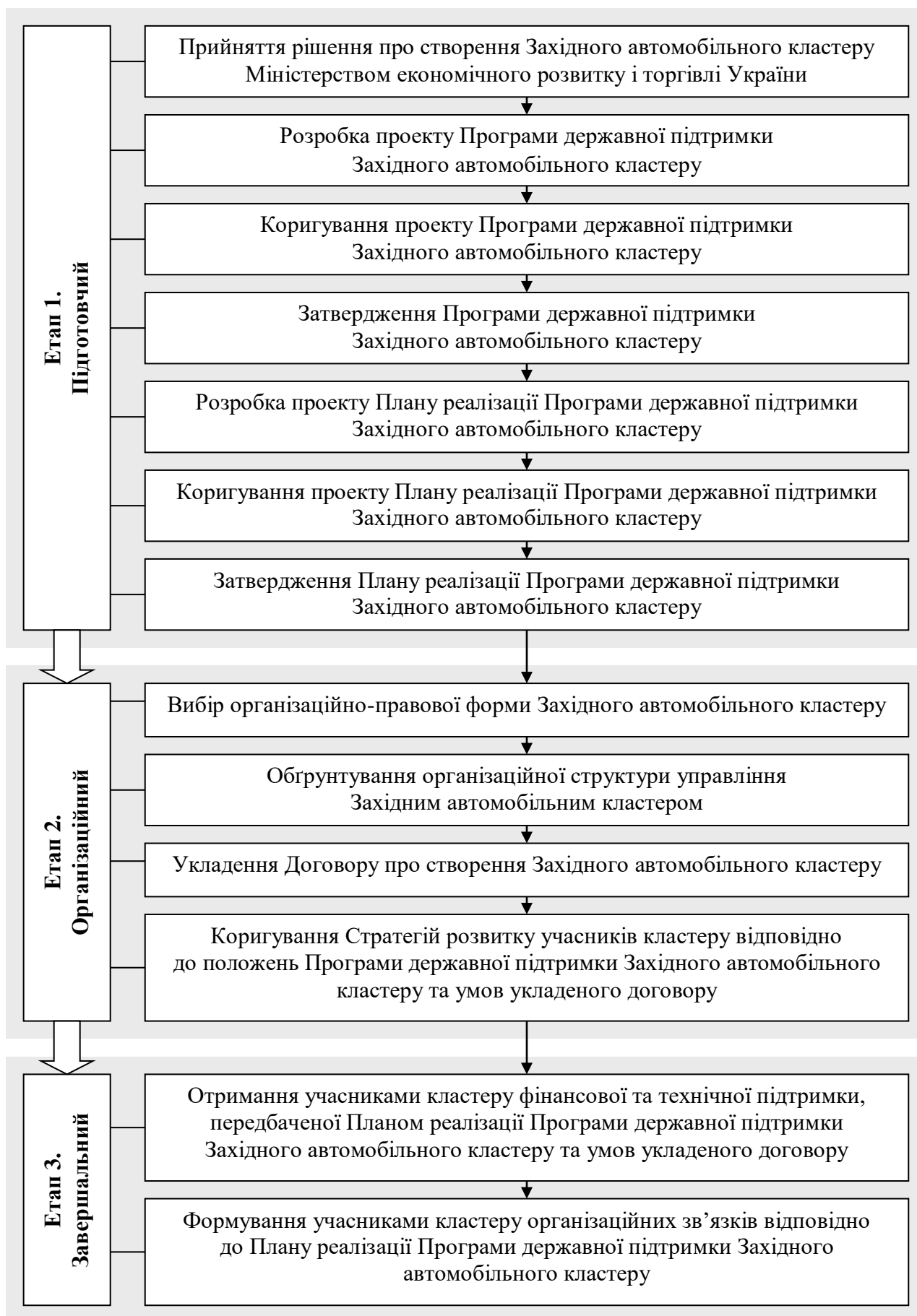


Рисунок 2.3 – Порядок створення Західного автомобільного кластеру [22]

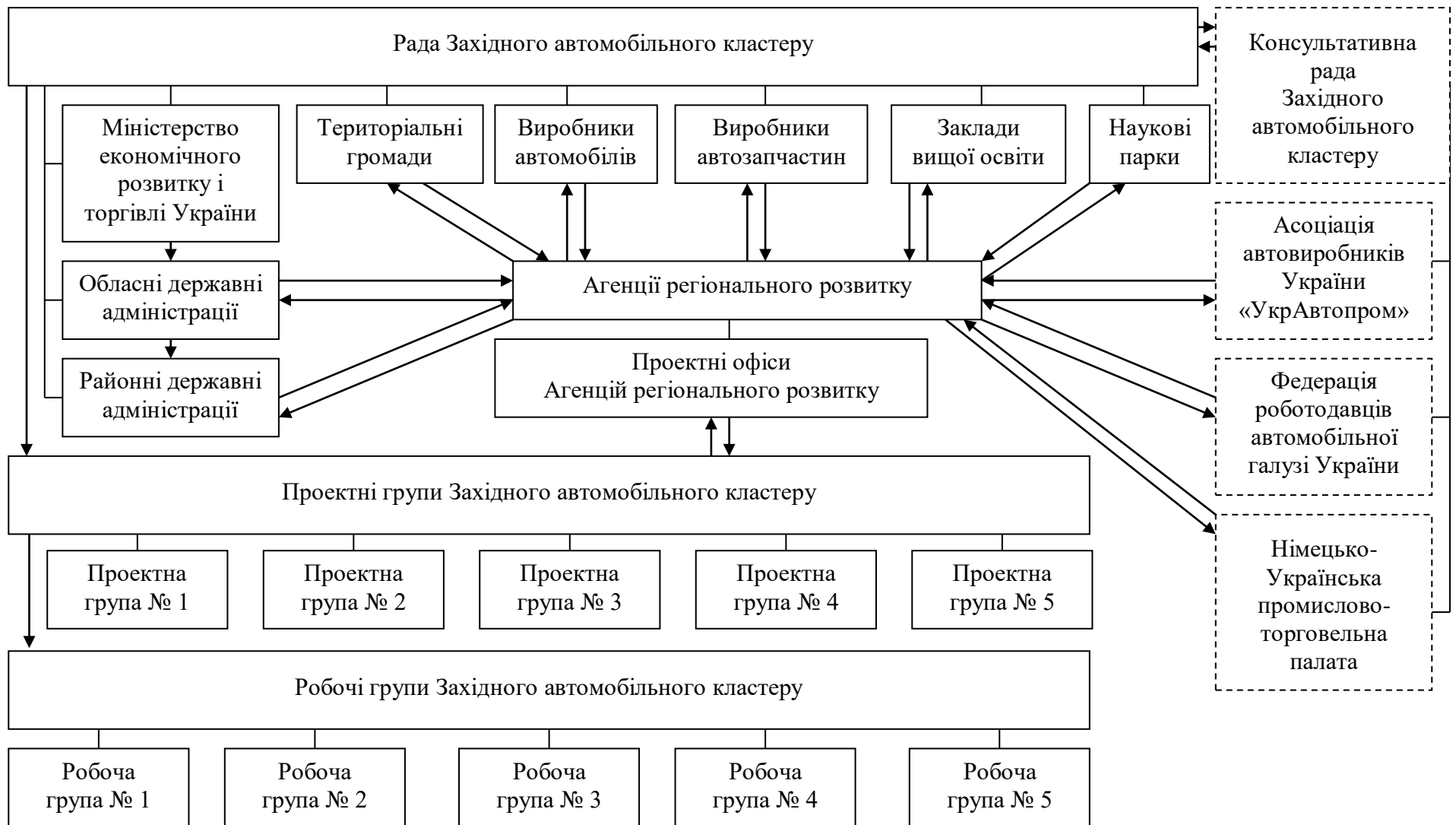


Рисунок 2.4 – Організаційна структура управління Західним автомобільним кластером [22]

Як бачимо, наразі і наука, і практика сформували достатньо теоретичного та методологічного підґрунтя для створення Західного автомобільного кластеру в Україні.

Відносно відкритим, щоправда, залишається питання щодо очікуваного життєвого циклу (терміну реалізації) та фінансування такого масштабного проєкту.

Модель сталого фінансування для регіональних кластерів повинна охоплювати:

1. Базове бюджетне фінансування (наприклад, від державних чи міжнародних установ, організацій).
2. Отримані доходи (наприклад, членські внески, доходи від надання послуг, таких як участь у торгових ярмарках).
3. Фінансування за рахунок третіх сторін (наприклад, фінансування інвестиційних проєктів приватним сектором, міжнародні або державні науково-дослідні програми).

Враховуючи міжнародний досвід, початкове фінансування повинно забезпечуватися державним сектором або міжнародними організаціями.

Для Західного автомобільного кластера пропонується модель спадаючого фінансування, яка мотивує кластер до генерації доходів та пошуку альтернативних джерел фінансування.

Мається на увазі, що якщо на етапі підготовки 100% від допустимих витрат будуть покриті за рахунок державного сектору або міжнародних організацій, протягом наступних етапів їх питома вага може бути знижена.

Фінансування здійснюється на етапі підготовки (наприклад, аналіз потреб, діагностика кластера, формулювання стратегічного бачення, планування заходів та організаційної концепції), а також впродовж установчого етапу (створення структури управління кластером, реалізація плану дій). Воно також охоплюватиме фазу зростання/консолідації (уточнення/розширення плану дій та портфелю послуг, продовження реалізації програми).

Підготовчий етап триватиме близько 6 місяців, установчий етап – близько 30 місяців, а фаза зростання/консолідації кластеру – 24 місяці.

Таким чином, загальна тривалість програми підтримки Західного автомобільного кластера складатиме 5 років.

Регіональний орган управління кластером повинен налічувати близько трьох співробітників, щоб забезпечити відповідний сервіс та виконання основних функцій на початку (наприклад, менеджер кластеру, менеджери з маркетингу та інновацій).

Враховуючи витрати на оплату праці, оренду офісу, базовий набір послуг (наприклад, інформаційна платформа та платформа співробітництва, розвиток бізнесу і навичок, підтримка інновацій, налагодження мереж) та принципову роботу, потрібну для ініціювання нових проєктів, потрібний обсяг фінансування оцінюється щорічно в 250 000 євро.

Для забезпечення функціонування механізму координації та обміну, потрібен бюджет у розмірі 50-100 тис. євро щорічно (наприклад, для забезпечення міжнародних відносин, комунікацій, тренінгів учасників кластеру).

Таким чином, сумарний обсяг щорічного фінансування програми складає близько одного мільйона євро. Загальний обсяг фінансування проєкту зі створення Західного автомобільного кластеру оцінюється близько в п'ять мільйонів євро [12].

Черговий раз до перспективи створення Західного автомобільного кластеру представники автомобільного бізнесу звернулися 21 листопада 2019 року на тематичному форумі «Форум ініціатив. Кластери». Зокрема, Євгенія Кралюк, менеджер проєктів АНК (Німецько-українська промислово-торговельна палата) назвала основні питання, які постають перед учасниками кластеру: лобіювання вільної економічної зони, державні пільги, покращення умов для виробників та створення позитивного іміджу автомобільної галузі в Україні та закордоном. Не менш важливим є і людський капітал автомобілебудівної галузі України [23].

## ВИСНОВКИ

У процесі дослідження теоретично-методичних і прикладних аспектів реалізації кластерних ініціатив у автомобільній промисловості отримано наступні наукові та прикладні результати:

– надано сучасну інтерпретацію дефініції «автомобільний кластер»: «автомобільний кластер як форма державно-приватного партнерства являє собою добровільне договірне об'єднання підприємств автомобільної промисловості з підприємствами суміжних і обслуговуючих галузей за підтримки органів державної влади та територіальних громад з метою продукування позитивних синергетичних ефектів спеціалізації та кооперації та, тим самим, стимулювання соціально-економічного розвитку території, на якій кластер функціонує, у відповідності до стратегічних цілей державної соціально-економічної політики»;

– досліджено передовий зарубіжний досвід реалізації кластерних ініціатив у автомобільній промисловості, зокрема особливості функціонування 4-х найбільших автомобільних кластерів у світі: Автомобільного кластеру у штаті Мічиган (США); «ABC paulista», Сан-Паулу (Бразилія); Автомобільного кластеру Баден-Вюртемберг (Німеччина); Тяньцзінського автомобільного промислового кластеру (Китай). Також приділено увагу особливостям функціонування автомобільних кластерів Словенії, Російської Федерації, Угорщини;

– надано характеристику моделям реалізації кластерних ініціатив у автомобільній промисловості: моделі державно-приватного партнерства; моделі, у якій у прийнятті рішень беруть участь як члени, так і не члени кластера; моделі державного фінансування та самофінансування кластерних ініціатив. Рекомендовано в Україні для фінансування автомобільних кластерів застосовувати модель державно-приватного партнерства, при якій на ранніх стадіях розвитку кластерного утворення 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, беруть на себе ініціативу з надання фінансової підтримки процесу розвитку кластера;

– висвітлено перспективи створення Західного автомобільного кластеру в Україні. Приділено увагу технічним і організаційним аспектам створення Західного автомобільного кластеру. Досліджено думки вчених-економістів і бізнесменів-практиків щодо доцільності формування Західного автомобільного кластеру в Україні. Окреслено перепони та проблеми потенційного формування кластерного утворення в вітчизняній автомобільній промисловості. Обґрунтовано очікуваний життєвий цикл Західного автомобільного кластеру і обсяг витрат, необхідний для реалізації даного проєкту.



## ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Портер М. Конкуренция; пер. с англ. М.: Издательский дом «Вильямс», 2005. 608 с.
2. Ларионова Н.А. Кластерный подход в управлении конкурентоспособностью региона. *Экономический вестник Ростовского государственного университета*. 2007. № 1. Ч. II. С. 180-186.
3. Ковальова Ю.М. Кластер як новий інструмент модернізації економіки. *Схід*. 2007. № 5(83). С. 9-13.
4. Войнаренко М.П. Кластери в економіці: аналіз теорії і практики: монографія. Хмельницький: ХНУ, 2008. 220 с.
5. Алмашій Я.І. Аналіз розвитку автомобільних кластерних формувань в контексті транскордонного співробітництва Закарпаття та ЄС. URL: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/5883/1/АНАЛІЗ%20РОЗВИТКУ%20АВТОМОБІЛЬНИХ%20КЛАСТЕРНИХ%20ФОРМУВАНЬ.pdf>.
6. Ковтун О.І. Кластери як засіб забезпечення конкурентоспроможності та самодостатності регіональних господарських систем: сутність та проблеми запровадження в Україні. *Торгівля, комерція, підприємництво*. 2011. Вип. 13. С. 80-86.
7. Заболотний О.Г. Сутність кластеру та його роль у підвищенні конкурентоспроможності регіону. *Науковий вісник Чернівецького університету. Економіка*. 2013. Вип. 669-671. С. 255-260.
8. Ковальчук В.А. Сутність поняття кластерного механізму. *Економічний вісник Донбасу*. 2013. № 3. С. 202-206.
9. Устименко М.В. Кластер в умовах міжнародного середовища: сутність, принципи і особливості функціонування. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2015. № 9. С. 25-31.
10. Оксенюк С.Г. Економічний кластер: поняття, сутність, структура, типи. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*. 2016. № 2(1). С. 182-188.

11. Левченко А.О., Царенко І.О. Зарубіжний досвід функціонування кластерних утворень та шляхи його використання в Україні. *Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки*. 2017. Вип. 31. С. 71-79.
12. Воглер Б., Саха Д., Красовська О. Програма підтримки кластерів в Україні: принципи розробки та ключові особливості. К.: Інститут економічних досліджень та політичних консультацій, 2015. 18 с.
13. Федорова В.Г. Теоретико-методичні підходи до визначення поняття «кластер». *Ефективна економіка*. 2011. № 9. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=704>.
14. Кам'янська О., Боярин Ю. Світовий досвід формування та розвитку автомобільних кластерів. *Економічний аналіз*. 2012. Т. 11(3). С. 241-244.
15. Куклина Е.А. Государственно-частное партнерство как инструмент управления экономикой региона (в контексте кластерных инициатив). URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-kak-instrument-upravleniya-ekonomikoy-regiona-v-kontekste-klasternyh-initsiativ>.
16. Рябченко Ю. Автомобильные кластеры в системе региональной экономики. URL: [http://www.naco.ru/publications/autobiznes\\_ryabchenuk.html](http://www.naco.ru/publications/autobiznes_ryabchenuk.html).
17. Хасанов Р.Х. Кластер – как форма реализации государственно-частного партнерства в рамках региональной промышленной политики. *Региональная экономика: теория и практика*. 2009. № 13(106). С. 75-80.
18. Stratmann G., Dimitrova G. Automotive clustering in Europe. Case studies on clustering management and development. Wiesbaden: HA Hessen Agentur GmbH. 2008. 114 p.
19. В Україні створюватимуть автомобільний кластер. Новини Міністерства економічного розвитку і торгівлі України від 7 травня 2013 року. URL: <http://me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id=62b76c59-54d6-47ab-8729-1831493329ec&title=VUkrainiStvoriuvatimutAvtomobilniiKlaster>.
20. Індустріальний парк «Соломоново». URL: [http://sezparkservice.com/sps\\_ua/sezparkservis/iindustrial\\_nij\\_park](http://sezparkservice.com/sps_ua/sezparkservis/iindustrial_nij_park).

21. Круглий стіл з розвитку ініціативи запровадження автомобільних кластерів в Україні: світовий досвід та українські перспективи. Новини Федерації роботодавців України від 30 травня 2018 року. URL: [http://fru.ua/ua/events/kruhlyi-stil-z-rozvytku-initsiatyvy-zaprovadzhennia-avtomo bilnykh-klasteriv-v-ukraini-svitovyi-dosvid-ta-ukrainski-perspektyvy](http://fru.ua/ua/events/kruhlyi-stil-z-rozvytku-initsiatyvy-zaprovadzhennia-avtomo-bilnykh-klasteriv-v-ukraini-svitovyi-dosvid-ta-ukrainski-perspektyvy).

22. Шевченко І.Ю. Регулювання розвитку автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу. URL: <https://nam.kiev.ua/files/tesis/dysshchevchenko.pdf>.

23. Автомобільний кластер на Закарпаття: що це таке і для чого створюють. Новини від 27 листопада 2019 року. URL: <http://uzhgorod.net.ua/news/143862>.