

УДК (621.009.12)658.114.5

СТРАТЕГІЯ ПІДВИЩЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ МАШИНОБУДІВНОГО КОМПЛЕКСУ НА ОСНОВІ КЛАСТЕРИЗАЦІЇ



В.М. Осипов, д.е.н., професор

Э.Ш. Ганбаров

Одеський національний економічний університет, м. Одеса,
Україна

Осипов В.М., Ганбаров Э.Ш. Стратегія підвищення міжнародної конкурентоспроможності машинобудівного комплексу на основі кластеризації.

Стаття присвячена аналізу сучасного стану машинобудівних підприємств України. Аналіз показав, що машинобудування знаходиться в занепаді і терміново потребує розвитку, підвищенні ефективності та конкурентоспроможності. Світовий досвід свідчить, що в даний час найрезультативнішою формою організації роботи підприємств є об'єднання їх в кластер.

Ключові слова: машинобудування, конкурентоспроможність, кластер, підвищення ефективності

Осипов В.М., Ганбаров Э.Ш. Стратегия повышения междуна-родной конкурентоспособности машиностроительного комплекса на основе кластеризации.

Статья посвящена анализу современного состояния машиностроительных предприятий Украины. Анализ показал, что машиностроение находится в упадке и срочно нуждается в развитии, повышении эффективности и конкурентоспособности. Мировой опыт свидетельствует, что в настоящее время самой результативной формой организации работы предприятий является объединение их в кластер. *Ключевые слова:* машиностроение, конкурентоспособность, кластер, повышение эффективности

Osipov V.M., Ganbarov E.S. The strategy of increasing the international competitiveness of machine-building complex on the basis of clustering.

This article analyzes the current state of the machine-building enterprises of Ukraine. Analysis showed that the machinery is in decline and urgently needs development, improvement of efficiency and competitiveness. World experience shows that currently the most efficient form of organization of the enterprise is to combine them into a cluster.

Keywords: engineering, competitiveness, cluster increase of efficiency

Машинобудування служить індикатором технологічних можливостей виробництва в різних сферах, воно відіграє ключову роль у забезпеченні конкуренто-спроможності. Тільки на базі сучасного обладнання, верстатів, механізмів, приладів, систем машин можна досягти зростання продуктивності праці, економії ресурсів, поліпшення якості товарів, оперативного задоволення попиту як на внутрішньому так і на міжнародному ринку.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Як свідчить переконливий досвід економічно розвинених країн світу, зростання економіки, підвищення зайнятості можливе тільки на основі реалізації досягнень науки, техніки, сучасних методів управління, створення кластерів виробництва та продажу високотехнологічних товарів та послуг, машинобудівного виробництва.

Дослідженню шляхів підвищення конкурентоспроможності та інноваційного розвитку машинобудування присвячені праці Акбердіна Р.З., Акоффа Р.Л., Барташева Л.В., Бельтюкова Э.А., Буркинського Б.В., Валуєва Б.І., Геєця В.М., Грузнова І.І., Друкера П.Ф., Зав'ялова П.С., Захарченко Б.І., Ільяшенко С.І., Колегаєва Р.М., Львова Д.С., Міщенко А.П., Окреплілова В.В., Орлова П.А., Осипова В.В., Палія В.Ф., Перерви П.Г., Портера М., Смирницького Є.К., Фатхутдінова Р.А., Чумаченко Н.Г., Шемета О.Д. та ін.

Динаміка економіки, попиту, конкуренції, нововведень вимагають сталого розвитку підприємств, вдосконалення їх стратегічного управління, підвищення ефективності, зниження негативного впливу ризиків на результативність їх діяльності в сучасних умовах. Недостатня опрацьованість методичних питань управління конкурентоспроможністю і ефективністю діяльності машинобудівних підприємств, формування та реалізації стратегії розвитку кластерних об'єднань використання ресурсів визначають актуальність теми дослідження, логіку структури і мета роботи.

Метою статті є аргументація доцільності підвищення конкурентоспроможності та ефективності машинобудівного комплексу на основі кластеризації.

Виклад основного матеріалу дослідження

В системі управління підприємством завжди є одна провідна функція, якій підпорядковані всі інші.

На початку ХХ століття такою функцією був, наприклад, бухгалтерський облік, особливо облік і контроль витрат на виробництво. У перші сорок років після воєнного періоду, коли промисловість була зорієнтована на зростання виробництва, ця роль перейшла до планування. Однак його методи, що базувалися на принципах централізації та екстраполяції, виявилися непридатними в умовах нестабільності та непередбачуваності, породжених сучасною кризою.

Горизонти планування звузилися. Підприємства втрачають перспективу. Пошук нових шляхів, які охоплювали б всю діяльність підприємств,

привели до виникнення нової управлінської функції – стратегії підприємства. В даний час їй відводиться провідна роль серед управлінських функцій підприємства.

Основою для розробки стратегії служить місія і ціль діяльності підприємств. Місія підприємства показує його призначення, суть діяльності, його майбутнє і дає відповіді на наступні питання: Для чого існує підприємство, який товар воно виробляє, яку потребу задовольняє? Хто основні споживачі і яке до них ставлення? Які основні цінності, що розділяються працівниками підприємства, як воно ставиться до суспільства і своїм працівникам? Які основні принципи діяльності підприємства? Яким має бути підприємство? В Чому перевага підприємства над конкурентами?

На основі місії формуються цілі підприємства на довгострокову перспективу. На відміну від місії, цілі висловлюють більш конкретні напрями діяльності підприємства (табл. 1).

Таблиця 1. Різниця між місіями та цілями підприємства [11]

Показники	Місія	Цілі
Критерій часу	Спрямована в майбутнє, але не має часових обмежень і не залежить від поточного стану	Завжди передбачають терміни їх досягнення
Спрямованість інформації	На зовнішнє середовище підприємства – на споживачів, суспільство, регіон, їхні інтереси, цінності, очікування і пріоритети	Частіше мають внутрішньовиробничу орієнтацію і направлені на поліпшення використання ресурсів, резервів
Рівень формалізації критеріїв	Виражається в загальних термінах і висвітлює образ підприємства, його марку, стиль і т.п.	Частіше мають конкретне вираження результатів діяльності
Вимірність	Переважають якісні характеристики і відносний масштаб вираження	В основному кількісно вимірні і можуть бути однозначними і множинними

Будь-яке підприємство, як складна соціально-економічна система має багатоцільовий характер. У процесі функціонування підприємства на ряду зі стратегічними цілями зазвичай одночасно вирі-

шується велика кількість тактичних і оперативних цілей. З чисто економічними тісно пов'язані соціальні, технічні та організаційні цілі. Орієнтовний склад цілей наведено в табл. 2.

Таблиця 2. Орієнтовний склад цілей машинобудівного підприємства

Ключова сфера діяльності	Характеристика цілі
Прибутковість, рентабельність	Ціль може містити показники загального обсягу виробництва і чистого прибутку, відношення прибутку до обсягу виробництва продажів, інвестицій
Положення підприємства на ринку	Частка ринку, обсяг продажів у грошовому і натуральному вираженні, місткість ринку
Продуктивність	Відношення обсягу виробництва або доданої вартості до чисельності працюючий або робітників; відношення обсягу витрат на одиницю товару
Товар (продукція)	Асортимент, постановка на виробництво нових товарів, зняття з виробництва і з ринку товарів, що не користуються попитом
Інновації	Нові товари, нові технології, впровадження на нові ринки, нові методи організації та управління виробництвом і продажами
Виробничий потенціал	Виробничі потужності, можливий обсяг виробництва окремих товарів, постійні витрати на одиницю товару в грошовому і натуральному вираженні
Фінансові ресурси	Доход (виручка), рух готівки, структура капіталу, обсяг емісії цінних паперів, обсяг дивідендів на акцію (облігацію), обсяг оборотних коштів, обсяг зарплати, бонусів
Персонал	Трудові функції і результати праці, кваліфікація, способи мотивації, соціально-побутові умови
Виробничі та соціально-екологічні умови	Заходи з техніки безпеки та виробничої санітарії, спорту, культури, туризму, житловим, комунікаційним, екологічним та рекреаційним умовам

Розвиток підприємства, його успіх у ринкових конкурентних, швидко мінливих умовах, в значній мірі залежить від наявності у нього стратегії, яка необхідна для:

- визначення альтернативних напрямків розвитку, маркетингових досліджень, вивчення споживачів, планування обсягів виробництва, просування та продажу товарів;
- раціональність розподілу ресурсів, вироблення методів та інструментів, що забезпечують ефективну діяльність підприємства;
- забезпечення кожному підрозділу підприємства конкретних завдань, узгоджених з його загальними цілями;
- оцінки конкурентоспроможності товарів і підприємства, сильних і слабких сторін виробництва;
- стимулювання інноваційно-інвестиційної діяльності.

Стратегія розвитку підприємства являє собою програмний документ, що містить цілі, завдання, ресурси, сукупність методів, механізмів, підходів, можливих рішень, що визначають технологій виведення підприємства на сталий конкурентоспроможне розвиток на локальних та міжнародних ринках.

Стратегію розвитку підприємства слід розглядати як інструмент вирішення протиріч і погроз при дії кризоформуєчих факторів і обмеженості ресурсів. Стратегія є засобом досягнення підприємством своїх цілей незважаючи на негативний вплив зовнішніх і внутрішніх факто-

рів. Тому визнано доцільним сприяти підвищенню конкурентоспроможності машинобудівного комплексу за допомогою стратегії, яка складається на 5-20 років і реалізується за допомогою багатьох механізмів та інструментів, одним з яких є кластеризація.

Машинобудування як комплекс фондообразуючих виробництв, спеціалізується на випуску технічних засобів виробничого і невиробничого призначення, служить матеріальною основою техніко-технологічного процесу в усіх видах виробництв економіки.

До складу машинобудування входять космічне, авіаційне, автомобільне, суднове, енергетичне, електротехнічне, металургійне, підійомно-транспортне, хімічне, нафтогазове, верстатобудівельне, інструментальне, сільськогосподарське, будівельно-дорожнє, комунальне та інші види машинобудівних виробництв.

Сталий розвиток економіки України, багато в чому визначається тим, як швидко машинобудівні підприємства впроваджують інноваційні технології, виробляють техніку нових поколінь і оснащують нею різні підприємства народного господарства. Незважаючи на значне зростання кількості машинобудівних підприємств, з 2,8 тис. од. у 2001 році до 11,5 тис. од. в 2012 році, обсяг машинобудівної продукції в складі промислової продукції за 23 роки не виріс, а зменшився з 30,5% у 1990 році до 11,1% у 2012 році. Динаміка індексів машинобудівної продукції показана в табл. 3.

Таблиця 3. Індеси машинобудівної продукції (відсотків до попереднього року)

	2001	2003	2005	2007	2009	2010	2011	2012	2013
Машинобудівництво	118,8	135,8	107,1	119,0	55,1	136,1	117,2	94,0	86,8
Виробництво машин і устаткування	118,6	121,4	112,2	103,0	62,4	121,1	112,5	90,0	91,0
В тому числі									
Виробництво механічного устаткування	112,9	123,1	113,6	100,7	78,5	117,1	105,2	97,3	95,0
Виробництво машин і устаткування для сільського і лісового господарств	107,5	103,3	110,8	100,4	55,1	166,6	117,9	67,1	87,6
Виробництво верстатів	101,5	116,0	110,7	115,5	53,1	105,4	111,3	95,0	63,6
Виробництво побутових приладів	124,7	137,1	122,1	107,2	69,6	113,2	111,7	87,8	92,0
Виробництво електричного, електронного і оптичного устаткування	115,2	119,2	90,8	129,1	71,8	124,2	114,7	88,4	86,4
Виробництво транспортних засобів та устаткування	122,0	162,1	112,4	130,0	42,1	161,9	122,6	100,1	79,6
Виробництво автомобілів, причепів та напівпричепів	114,6	219,2	122,8	142,5	19,2	123,8	121,5	79,8	89,3
Виробництво інших транспортних засобів	124,1	145,1	104,4	121,2	61,3	172,0	122,9	103,8	78,2
Виробництво залізничного рухомого складу	121,2	172,2	102,4	134,4	47,8	235,3	128,4	103,5	65,5
Промисловість, усього	114,2	115,8	103,1	107,6	78,1	111,2	107,6	98,2	95,7

Якщо подивитися динаміку індексів машинобудування стосовно до 1990 можна помітити, що найбільше падіння обсягів виробництва машинобудівної продукції було в 1996 році. Тоді, наприклад, обсяг виробництва у верстатобудуванні склав всього 47% від обсягу 1990 року. До 2005 року цей обсяг зріс до 89% обсягу 1990 року, але до цих пір не досяг величини 1990 року. Ще більш складна ситуація в транспортному і сільськогосподарському машино-

будуванні. Падіння обсягів виробництва в цій підгалузі до 1997 року склало 87% порівняно з 1990 роком. Після 1998 року обсяг виробництва став зростати, але настільки повільно, що до 2013 року він досяг величини всього в 25% обсягу 1990 року. Низька рентабельність (табл. 4) і високі витрати на одиницю виробленої продукції призвели до того, що приблизно 1/3 частина машинобудівних підприємств працює зі збитками, не покриваючи витрат.

Таблиця 4. Рентабельність операційної діяльності машинобудівних і промислових підприємств України, %

Вид підприємства	Роки										
	1992	1995	1997	1999	2001	2005	2007	2008	2011	2012	2013
Машинобудівні	32,2	24,3	4,9	7,5	4,0	3,4	4,3	3,1	5,5	4,9	3,2
Промислові	30,3	16,6	5,7	9,1	3,7	5,5	5,8	5,0	4,8	6,0	4,6

Порівняння рентабельності машинобудівних підприємств в 1992 і 2010 роках показує, що в 1992 вона була більш, ніж в 10 разів вище. Крім того, рентабельність машинобудівних підприємств з 1997 року стала нижче рентабельності промислових підприємств, що свідчить про значне погіршення фінансового стану машинобудівних підприємств. Слід зазначити, що з 1985 року обсяги виробництва на машинобудівних підприємствах падали аж до 1999 року і лише з 2000 року почали повільно зростати. Якщо прийняти обсяг продукції машинобудування в 1985 році за 100%, то до 1990 року він знизився до 38%, в

автомобілебудуванні це зниження було – до 28%, у тракторному і сільськогосподарському машинобудуванні – до 15%.

Зниження амортизаційних відрахувань з 7% до 2,5% за цей період викликано низькими темпами введення в експлуатацію нових основних фондів і використанням старих фондів за межами амортизаційних періодів, коли амортизація не нараховується. Незважаючи на низьку рентабельність машинобудівних підприємств і значні витрати на виробництво передовим підприємствам цього комплексу все ж вдається працювати з прибутком. (табл. 5)

Таблиця 5. Чистий прибуток від реалізації продукції машинобудівними підприємствами, млн. грн.

Назва підприємства	2003	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012
«Азовобшемаш»	46,78	25,37	1,033	-265,6	-204,3	-260,6	702,5	-34,8
АНТК ім. Антонова			27,6	197,5	319,4	82,2	293,0	39,3
Група «Норд»	33,16	23,95	32,05	-42,9	-5,7	н/д		0,10
Дружківський машинобудівний завод	-8,78	1,68	25,65	17,3	-7,8	н/д		
Днепровагонмаш	5,60	-0,77	102,04	165,4	-136,9	314,0	817,9	85,9
«Заря – машпроект»	4,90	63,46	90,26	141,26	211,5	237,9	174,7	89,3
Крюковський машинобудівний завод	84,49	149,54	199,94	399,99	71,5	298,6	680,2	775,3
Новокраматорський машинобудівний завод	97,34	151,10	461,29	773,41	524,7	460,5	170,0	77,2
«Южмаш» ім. Макарова	-48,69	-61,53	-158,12	н/д				
Запоріжтрансформатор	7,76	36,45	429,71	527,22	983,2	353,5	912,5	946,9
Харківський завод ім. Малышева	-52,79	-43,51	-53,54	-60,85	н/д			
«Гурбоатом»	23,59	20,00	34,87	145,38	69,6	н/д		
Кременчузькийколесний завод	9,08	12,43	14,40	27,18	н/д			
Сумське НПО ім. Фрунзе	-91,40	2,56	84,69	-148,66	478,5	107,1	12,8	298,8
«Могор Січ»	117,62	49,38	207,13	3,84	741,2	1248,0	1344,2	2096,0
«Червона зірка»	0,71	3,20	4,13	н/д				
«АвтоКрАЗ»	1,11	59,54	59,54	66,1	30,9	10,4	-177,1	-155,9
«Луганськтепловоз»		-0,48	-14,75	1,1	-157,4	-7,5	71,8	38,7
Запорізький автомобілебудівний завод	224,37	37,59	564,17	-390,6	-158,8	10,0	107,7	54,7
«Єврокар»	5,7	41,50	189,76	109,5	17,2	-10,0	61,5	20,3

Багато підприємств виживають за рахунок кредитів і тримаються «на плаву» за рахунок здачі в оренду своїх потужностей, складських площ, транспорту, продажу непрофільних та соціально-побутових об'єктів.

Аналізуючи діяльність машинобудівних підприємств не можна обійти увагою рівень заробітної плати працівників цих підприємств.

Середньомісячна заробітна плата, наведена в таблиці 6 за 2000-2013 роки, показує, що у машинобудівників вона нижча, ніж в цілому по промисловості України. Вона, приблизно, в два рази нижче, ніж на аналогічних підприємствах Росії, в чотири рази нижче, ніж у Франції та більш ніж у двадцять разів нижче, ніж в США.

Таблиця 6. Середньомісячна номінальна заробітна плата найманих працівників промислових підприємств, грн.

	Роки										
	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Україна, всього	230	590	806	1041	1351	1806	1906	2239	2633	3026	3265
Промисловість	302	743	967	1212	1515	2017	2117	2580	3120	3500	3763
Машинобудівництво	222	640	821	1060	1389	1789	1709	2265	2762	3086	3282
Виробництво машин і устаткування	226	639	832	1068	1380	1791	1744	2253	2770	3092	3282
Виробництво електричного, електронного і оптичного устаткування	173	555	737	952	1264	1633	1658	2098	2539	2777	3058
Виробництво транспортних засобів та устаткування	263	704	864	1129	1492	1901	1704	2411	2926	3315	3274

Значний вплив на збільшення рівня заробітної плати та соціальних благ робить зростання експорту товарів цих підприємств за рахунок більш високих цін на світових ринках. Не можна сказати, що конкурентоспроможність всіх машинобудівних товарів є високою на зовнішніх ринках. Але за кордоном користується попитом така техніка українських машинобудівних підприємств: танки «Оплот»; бронетранспортери БТР-4 «Буцефал»; нащадки знаменитих «Катюш» – реактивні системи залпового вогню «Град», встановлені на шасі «Кразів»; десантні судна на повітряній подушці «Зубр»; вантажні та пасажирські вагони; тепловози; обладнання для металургійних і гірничо-шахтних підприємств; насосні станції для перекачування по трубах нафти і газу; літаки; пожежні машини та ін.

Вплив світової економічної кризи особливо негативно позначилося на автомобільній промисловості не тільки в Україні, але і всього світу.

Судячи зі статистичних даних динаміки виробництва продукції підприємствами автомобільної промисловості України можна помітити, що обсяги майже всіх видів виробництва, починаючи з 1990 року, знижувалися, за винятком зростання виробництва легкових автомобілів в 2004-2008 рр. Дані тенденції проілюстровані на рис. 1 і 2.

Сільськогосподарське машинобудування, як і інші види машинобудування, різко знизило темпи та обсяги виробництва з 1990 року і досі не

досягло обсягів виробництва дореформеного періоду.

Динаміка виробництва найважливіших видів сільськогосподарської техніки за останні 73 роки показана на рис. 3.

Основний обсяг робіт по оранці землі та збирання врожаю виконується в даний час в Україні імпортною технікою.

Судячи з динаміки виробництва деяких видів товарів верстатобудівними підприємствами за останні 73 роки, представленої на малюнку 4 можна говорити про те, що за період реформування економіки, починаючи з 1991 року, виробництво деяких видів верстатобудівних товарів скоротилося більш, ніж в 100 разів.

Роздільна приватизація машинобудівних підприємств, конструкторських бюро, галузевих інститутів, окремих підрозділів усередині підприємств і організацій привела до роздроблення промислового та науково-технічного комплексу, створила нездоровий клімат в колективах і сприяла відтоку кваліфікованих фахівців з сфери виробництва і науки в посередницьку і торгову сферу.

Проведений аналіз сучасного стану машинобудівного виробництва свідчить про те, що машинобудування знаходиться в занепаді і терміново потребує реалізації заходів стратегічного характеру щодо підвищення конкурентоспроможності його товарів і підприємств.

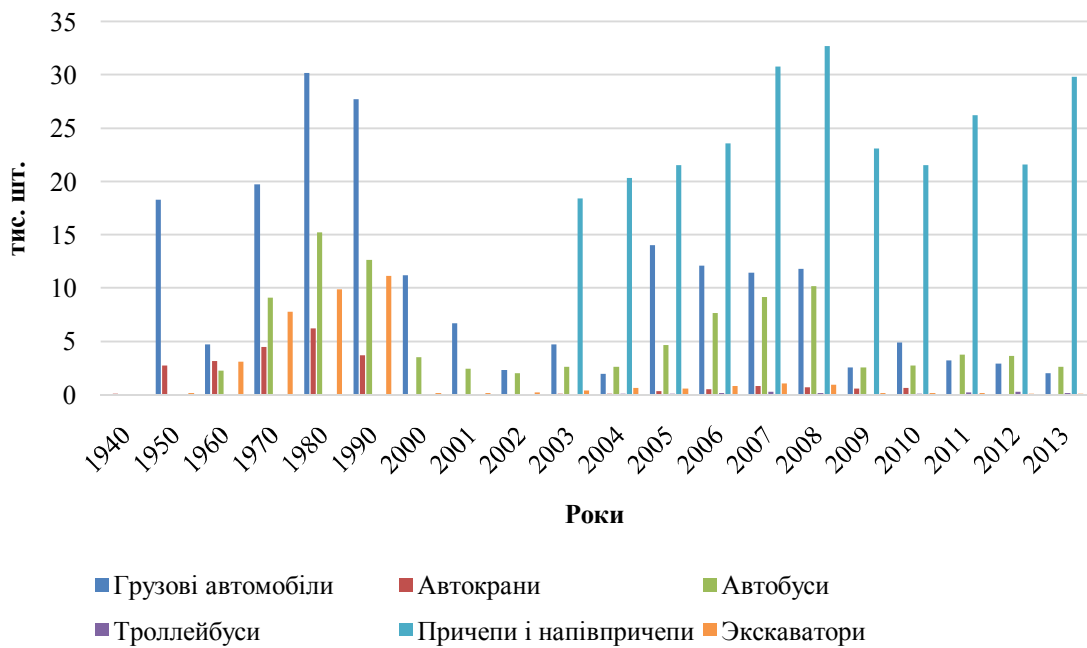


Рис. 1 Динаміка виробництва продукції підприємствами автомобільної промисловості

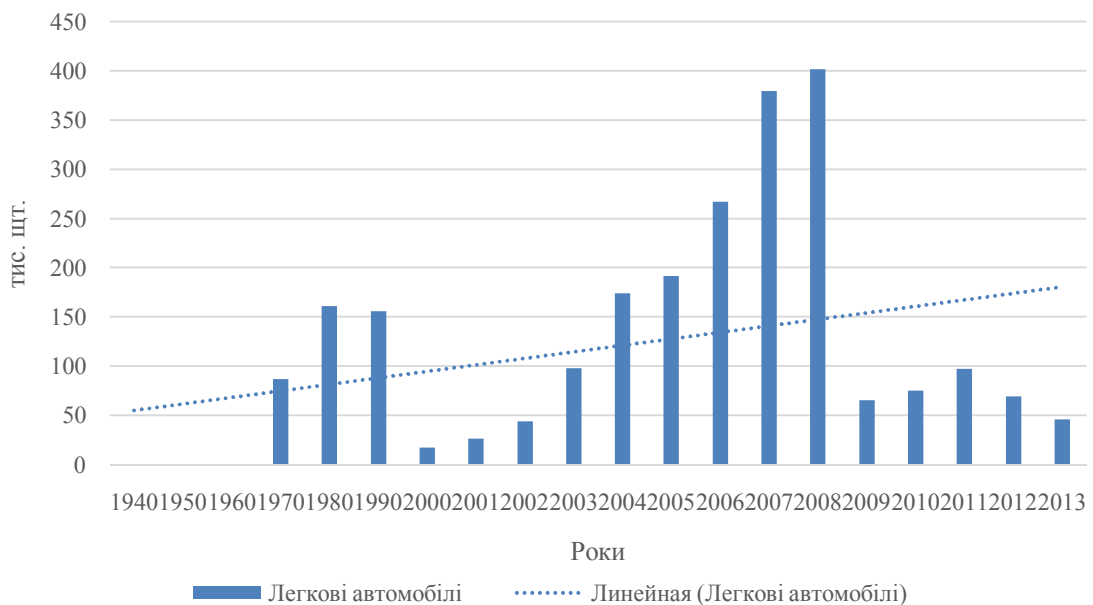


Рис. 2 Динаміка виробництва легкових автомобілів

Світовий досвід підвищення конкурентоспроможності та ефективності промислових підприємств показує, що в даний час найбільш передовим і результативним методом є метод функціонування підприємств, об'єднаних в кластер. До переваг кластера належать:

1) можливість отримання учасниками кластера, завдяки кооперації та інтеграції, швидкого і більш дешевого доступу до ресурсів, нових знань, інноваційних технологій, постачальників, що сприятиме підвищенню конкурентоспроможності

всієї системи порівняно з окремими господарюючими об'єктами;

2) прискорення процесу поширення інновацій та активізації інноваційної діяльності підприємств, яке відбувається завдяки концентрації на обмеженій території нових видів виробництва, техніки, технологій, висококваліфікованих кадрів – носіїв нових знань та їх взаємообміну інформацією;

3) створення сприятливих умов завдяки наявності інноваційної інфраструктури (бізнес-

центрів, консалтингових та венчурних підприємств, страхових та рекрутингових агентств) і налагодженості зв'язків між бізнес-партнерами кластера, для розвитку нового виду виробництва;

4) більш широкий доступ суб'єктів підприємницької діяльності до різноманітних джерел фінансових ресурсів і сервісних послуг (в першу чергу послуг інформаційних та інноваційних);

5) розширення зв'язків і співпраці між органами державної влади та місцевого самоврядування, науково-дослідними організаціями та суб'єктами підприємницької діяльності в напрямку підвищення і прискорення рівня

інноваційності виробництва та сфери послуг, які підсилюють конкурентні переваги регіону;

6) сприяння зростанню інвестиційної привабливості регіону через більш високу довіру з боку інвесторів до кластерних структур, ніж до індивідуальних виробників;

7) розвиток ділових зв'язків і співробітництва зі спорідненими кластерами в інших галузях, які сприяли б прискоренню обміну досвідом, формування стратегічних напрямків розвитку кластерів, підвищенню кваліфікації працівників кластера, реалізації спільних проектів.

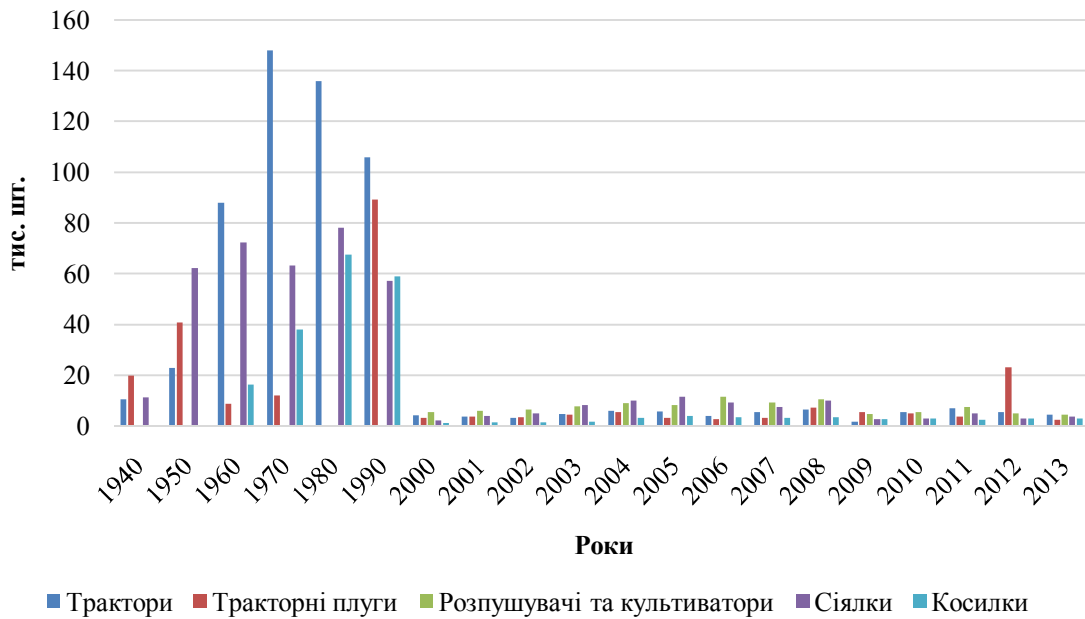


Рис. 3 Динаміка виробництва машинобудівної продукції для сільськогосподарського виробництва

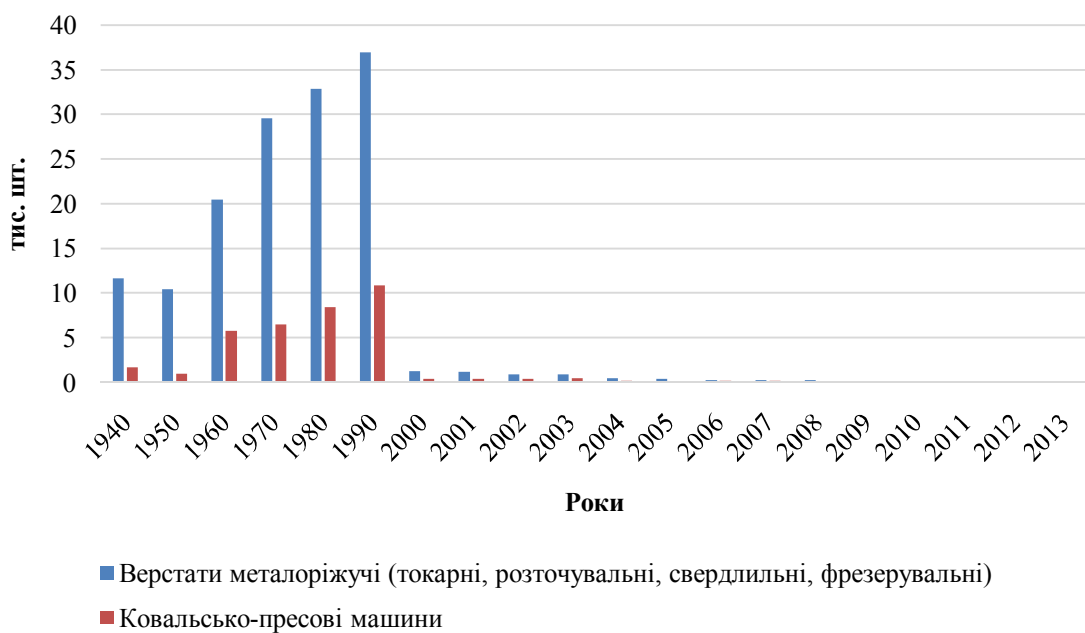


Рис. 4 Динаміка виробництва продукції верстатобудівельними підприємствами України

Слід зазначити, що при реалізації кластерного підходу в машинобудуванні існують і недоліки, до яких відносяться:

1) нерозвиненість інфраструктури може ускладнювати створення кластеру і зажадати значних витрат на її створення;

2) недостатність ресурсів і капіталу для реалізації кластерних ініціатив;

3) недостатня допомога з боку технологічно-інституційних структур, які могли б надати кваліфіковану допомогу (технічну, технологічну, фінансову, консалтингову) тим підприємствам, які мають намір вступати в кластерне об'єднання;

4) обмеженість інформації, кваліфікованого персоналу, відсутність досвіду проведення аналізу діяльності машинобудівних підприємств;

5) наявність кластерних ієрархій і конкуренція між старими і новими кластерами [3, 10].

Починаючи з 90-х років минулого сторіччя кластери отримали широке визнання як ефективний інструмент стимулювання темпів економічного розвитку, підвищення рівня конкурентоспроможності підприємств, регіонів, країн, впровадження інновацій, оновлення діючих і створення нових виробництв. Організація виробництва у вигляді кластерних об'єднань знаходить позитивну оцінку в підприємницькому середовищі. Так, за результатами проведеного опитування 3500 європейських компаній підтвердили, що кластери допомагають розвитку виробництва. Менеджери кластерів стверджують, що державні органи грають ключову роль у підтримці формування кластерів. Респонденти підкреслювали також важливість фінансування високоефективних проектів та залучення до формування кластерів університетів і органів державної влади.

Функціонування діючих і створення нових кластерів активно продовжується в економіках усіх європейських країн, США, Мексики, Канади, Китаю, Індії та інших східних і південноазійських країн [1, 3, 6, 7, 8]. Як свідчить С.І. Соколенко [10], в США інноваційні промислові кластери стали квінтесенцією національної та регіональної економічної політики. Більше 60% промислової продукції країни виробляється в кластерних об'єднаннях, яких у країні налічується близько 360 одиниць.

В економіці Великобританії організовані 154 кластери (від 8 до 18 на один регіон країни) [10]. Кластери різноманітні за розмірами і сферами діяльності – сільське господарство та виробництво харчових продуктів, металу, автомобілів, інформаційно-комунікаційні технології, біотехнології, фінансові та туристичні послуги. Як свідчить досвід функціонування кластерів в цій країні, об'єднання кластерів більш ефективні в порівнянні з поодинокими підприємствами.

В економіці Франції функціонують 144 регіональних кластера і близько 80 знаходяться в процесі становлення [8]. В Австрії діють 76 регіональних кластерів, які поділяються на 6 категорій: виробничі, технологічні, освітні,

експортні, змішані. Перелік країн, де успішно діють кластерні об'єднання, продовжують: Італія, Данія, Нідерланди, Словенія, Фінляндія, Угорщина, Росія та ін. Кожна з них уже має розгалужену і успішно функціонує в різних сферах мережу кластерних об'єднань.

Всі країни, що впровадили кластерні об'єднання у виробництво товарів і послуг відзначають, що:

— промисловість, функціонує на принципах кластерного підходу, характеризується високим рівнем зайнятості;

— розвиток машинобудування в регіоні поліпшується при формуванні галузеворегіональних кластерів в сусідніх регіонах;

— кластери є фактором впливу на залучення кваліфікованих працівників і дослідників для підвищення конкурентоспроможності продукції;

— кластери є центром концентрації інвестицій та інформаційних технологій, як в традиційних, так і в нових галузях економіки;

— кластерні об'єднання впливають на розвиток і використання конкурентних переваг регіону.

Аналізуючи досвід діючих і формованих кластерів можна сказати, що кластер є відкритою системою, елементи якої взаємодіють як з внутрішнього, так і з зовнішнім середовищем. На вході цієї системи є матеріальні, фінансові, трудові, енергетичні, інформаційні ресурси, а на виході – товари, послуги, соціальна відповідальність, конкурентоспроможність, інноваційність [4].

Позитивний досвід функціонування кластерів у світі дозволяє сподіватися на їх ефективну роботу і в Україні. Перший кластер в Україні був сформований в 1998 році в Хмельницькій області. В даний час в Україні діють кластерні об'єднання в Івано-Франківській, Полтавській, Черкаській, Харківській, Одеській та Рівненській областях. Кластерні об'єднання функціонують у будівельній, швейній, харчовій, туристичній, деревообробній галузях. Формування кластерних структур має спиратися на законодавчу базу. Початок цій базі нормативно-правових актів покладено «Концепцією національної стратегії формування та розвитку транскордонних кластерів», затвердженій рішенням колегії Міністерства регіонального розвитку та будівництва України від 17 вересня 2009 року № 46 та Постановою НАН України «про формування і функціонування інноваційних кластерів в Україні» від 8 липня 2009 № 220. Ні закону, ні державної програми, ні, тим більше, методичних рекомендацій щодо формування та функціонування різноманітних кластерів в Україні, поки немає. Тут відкривається величезний простір для спільної діяльності науково-дослідницьких структур і практиків щодо створення цих документів і організації нових кластерів.

Особливо велика потреба в нормативно-правових документах і методологічних рекомендаціях щодо організації кластерів машино-

будівного напрямку в Одеській області, де можуть бути створені регіональні кластери сільськогосподарського та станко-інструментального машинобудування.

Висновки

Проведений аналіз сучасного стану машинобудівного комплексу показав, що він знаходиться в глибокій рецесії і потребує термінових заходів

стратегічного характеру щодо підвищення конкурентоспроможності та ефективності.

Світовий досвід діяльності промислових підприємств показує, що в даний час найрезультативнішим методом їх функціонування є об'єднання підприємств у кластер. Цей метод і рекомендується використовувати при організації регіональних кластерів сільськогосподарського та станко-інструментального машинобудування в Одесі.

Список літератури:

1. Береза А. А. Кластеризація: теоретичне підґрунтя, міжнародний та вітчизняний досвід [Електронний ресурс] / А. А. Береза, М. П. Войнаренко. – 2012. – Режим доступу: <http://worldukraine.org/?p=1425>.
2. Бойко Л. І. Кластери як одна з ефективних форм співробітництва / Л. І. Бойко, С. В. Кудря // Економічний простір. – 2009. – №22/1. – С. 327 – 331.
3. Кластери в економіці України : монографія / за ред. М. П. Войнаренка. – Хмельницький: ХНУ, ФОП Мельник А. А., 2014. – 1085 с.
4. Кузьмін О. Е. Кластери як чинник інноваційного розвитку підприємств і територіальних утворень / О. Е. Кузьмін, В. І. Жежуха // Економіка України. – 2010. – №7. – С. 14 – 23.
5. Маркович І. Промислові кластери як інноваційна модель організації національного господарства / І. Маркович // Галицький економічний вісник. – 2012. – №2(35). – С. 82 – 87.
6. Перевознікова О. В. Формування кластерів, як засіб підвищення конкурентоспроможності регіону / О. В. Перевознікова // Економічний простір. – 2010. – № 43. – С. 113 – 121.
7. Портер М. Международная конкуренция / М. Портер ; пер. с англ. – М.: Международные отношения. – 2003. – 896 с.
8. Пушкар Т. А. Світовий досвід формування й розвитку мережевих і кластерних об'єднань / Т. А. Пушкар // Економічний часопис ХХІ. – 2011. – № 11/12. – С. 68 – 71.
9. Романенко В. А. Развитие машиностроения в Украине: системный подход // Экономика Украины, 2013. – № 10 (623). – С. 56 – 66.
10. Соколенко С. І. Кластери в глобальній економіці / С. І. Соколенко. – К.: Лотос, 2004. – 848 с.
11. Горемыкин В. А. Планирование на предприятии / В. А. Горемыкин. – М.: Филинь, 2004. – 513 с.

Надано до редакційної колегії 01.12.2014

Осипов Володимир Миколайович / Vladimir N. Osipov
osipovugkonver@gmail.com

Ганбаров Еюб Шахраб / Eiyub Sh. Ganbarov
eyyub.ganbarov@gmail.com

Посилання на статтю / Reference a Journal Article:

Стратегія підвищення міжнародної конкурентоспроможності машинобудівного комплексу на основі кластеризації [Електронний ресурс] / В.М. Осипов, Е.Ш. Ганбаров // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2015. – № 2 (18). – С. 6-14. – Режим доступу до журн.: <http://economics.opu.ua/files/archive/2015/n2.html>