

КЛАСТЕРНА МОДЕЛЬ ПРОМИСЛОВОГО РОЗВИТКУ НА ПРИКЛАДІ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ

В умовах сучасного світового господарства автомобілебудування продовжує відігравати провідну роль в системі національного і світового господарства. АБ являє собою високотехнологічну системну галузь, яка утворює динамічну господарську міжгалузеву систему. Суттєвий вплив на розвиток АБ справляє процес глобалізації, яка знайшла своє відображення у нових принципах організації продуктивних сил – постфордизмі. Стан розвитку АБ в значній мірі визначає рівень і особливості економічного розвитку окремої країни, тобто є пріоритетом для економіки високорозвинутих країн. Розвиток цієї галузі вимагає всебічного аналізу і ґрунтовного дослідження зв'язків і взаємовідносин з FTS (виробниками конструкційних елементів), іншими субпідрядниками (створення кластерів), поглибленого аналізу внутрішнього і зовнішнього ринків збуту автомобілів. Таким чином, мова йде про визначальну роль АБ, як ядерної структури машинобудівного комплексу окремо взятої економічно розвинутої країни, так і світового машинобудування в цілому.

Проектна діяльність є головним чинником, що забезпечує конкурентоспроможність автомобільних виробників, які змушені проектувати все більшу кількість часто поновлюваних моделей, вводити нові технології, управляти якістю й витратами й скорочувати час виходу design-to-market (товару на ринок). Автомобіль залишається складним виробом, різні компоненти якого є дуже взаємозалежними. Незважаючи на постійну інноваційну активність, кластерне взаємовідношення різних видів діяльності на кожному етапі процесу виробництва мало тенденцію підсилюватися через складність структури автомобіля. Мається на увазі координація (і подальше регулювання) багатьох учасників, які беруть участь у різних організаційних структурах. Зрозуміла присутність кластерного ефекта на етапі проектування

автомобіля, але він також стосується обробних виробництв через поляризацію, яка впливає на конфігурацію складального заводу.

Автомобілебудівники в недалекому минулому (кілька років) явно пристосували процес проектування до просторової концентрації ресурсів. Завдяки цьому нівелюються протиріччя між проектним лідером і іншими фірмами - учасниками проекту: різні відділи й бізнес процеси (business lines) фірм, а також їхні основні постачальники (FTS), які були залучені в нього із самого початку (моделювання, вдосконалення продукту, виробництво); також залучаються представники Фінансового відділу, Закупівельного й навіть Маркетингового, а також інженери фірм-головних постачальників. Така кластерна організація забезпечує і мобільність, і стабільність. Наприклад, на стадії впровадження у виробництво команда може побувати на заводі-виробнику [81, с.41-49, 82-113].

Світова автомобільна промисловість має „двоповерхову” технологічно-організаційну структуру, тобто існують автомобільні компанії, що здійснюють кінцеві операції і зборку автомобіля, і безліч фірм, що спеціалізуються на випуску комплектуючих і запасних частин. Сьогодні для збирання сучасного автомобіля необхідно 10-12 тис. різних деталей. Сфера суміжників має самостійну складну структурну організацію і своє широке коло субпідрядників. За післявоєнні десятиліття вона утворила велику „супутникову” галузь АП. Таким чином, передача усе більшої частки виробництва автомобільних частин фірмам супутніх галузей зі збільшенням дальності постачань і їхньої диверсифікованості за рівнем складності один з найважливіших напрямків спеціалізації виробництва й ускладнення територіально – виробничої структури.

Найважливішою особливістю організації АП є взаємовідношення між основними виробництвами і фірмами супутніх галузей. Усе частіше „неефективні” виробничі операції передаються таким суміжникам, з якими встановлюються довгострокові відносини, на кілька років, партнерські і довірчі, при цьому основне підприємство зацікавлене в пропорційному і

справедливому доходу суміжника [30, с. 302-326]. В автомобілебудуванні усе будується по так званому принципу „піраміди», що має найширшу основу. Автокомпанії та її основні постачальники – це тільки вершина, тому що в самих постачальників є декілька тисяч своїх постачальників, що у свою чергу розподіляють замовлення ще по декількох десятках тисяч дрібних філій. Відносини усередині „піраміди» засновані на довгостроковому співробітництві, контакти надзвичайно тісні і всі складові працюють як єдине ціле [38, с. 112-140, 190-224; 39, с. 14, 20- 66, 270-312]. Якість продукції стає гарантованою – його перевірка йде на кожній окремій ступені „піраміди».

Виходячи з вищесказаного можна стверджувати, що індустріальними чинниками економічного зростання можуть бути ті промислові об'єкти, які виробляють товари та послуги, що мають ринки споживання і здатні активізувати роботу значного кола суміжних виробників. Це дасть змогу отримувати набагато вищі прибутки на міжнародних ринках, стимулювати інноваційну діяльність внутрішніх виробників та підвищувати добробут країни, використовуючи національні природні ресурси для задоволення власних потреб.

Список літератури:

1. Пространственные структуры мирового хозяйства./ Под ред. Н.С. Мироненко. – М., «Пресс-Соло», 1999. – 420 с.
2. Україна і світове господарство: взаємодія на межі тисячоліть / А.С. Філіпенко, В.С. Будкін, А.С. Гальчинський та ін. – К.: Либідь, 2002. – 470 с.
3. Midler С. L'auto qui n'existait pas. Management des projets et transformation de l'entreprise. Paris: InterEditions, 1993. – 326 p.