

Л. О. Чорна,
 д. е. н., зав. каф. менеджменту та адміністрування,
 С. В. Матусяк,
 заступник Вінницького міського голови,
 О. Ю. Дан,
 магістрант, ВТЕІ КНТЕУ

ПЕРСПЕКТИВИ ВИКОРИСТАННЯ КЛАСТЕРНИХ ТЕХНОЛОГІЙ У ВІННИЦЬКОМУ РЕГІОНІ

У статті розглядаються питання створення та підтримки кластерних об'єднань для підвищення конкурентоспроможності регіону. Розглянуті питання територіальних та галузевих кластерів, причини невикористання їх як інструменту підвищення підприємницької активності та розвитку території.

In article results of researches of formation cluster associations for increase competitiveness of region are presented. Questions territorial and branch clusters, the reasons of their non-use as tool for increase of enterprise activity and territory development are considered.

ВСТУП

Серед основних тенденцій розвитку регіонів, підприємництва, інтеграції малого, середнього та великого бізнесу потрібно відмітити розвиток економіки на основі кластерної моделі. В період трансформації економіки, подолання кризових явищ існує нагальна потреба у формуванні кластерних структур для створення сприятливих умов розвитку підприємництва в регіоні.

Історія розвитку кластерів достатньо змістовна, хоча в Україні народилась і почала активно впроваджуватись 10 років тому. І хоча Подільський регіон відомий як регіон практичного втілення ідеї кластерних моделей розвитку економіки, підприємці Вінницької області поки що не активно впроваджують кластерні моделі. На думку практиків, такі моделі мають обґрунтовані ризики впровадження і потребують адаптації для кожного конкретного регіону та галузі.

ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Питаннями розвитку кластерних технологій в підприємстві займаються багато наукових шкіл США, Західної Європи, країн пострадянського простору. Підтвердженням активного впровадження кластерів в малий бізнес є роботи Воротиної Л.І., Реверчук С.К., Тігаренка О.В., Кредісова В.А., Мазур О.Є., Войнаренка М. П., Мороз О.М. та інших. Серед фундаторів кластерних технологій можна виділити Портера М., Фельдмана М., Маршала А. та інших.

Актуальність досліджень підтверджується також розпорядженням уряду від 9 липня 2008 про схвалення концепції загальнодержавної цільової економічної програми розвитку промисловості на період до 2017 року, в якому як один з напрямків удосконалення механізму державного управління промисловим комплексом пропонується розроблення нормативно-правових актів з питань створення та впровадження моделі кластерної організації промисловості.

Метою статті є теоретико-практичне обґрунтування розвитку кластерів підприємництва в м. Вінниця.

РЕЗУЛЬТАТИ

В сучасних умовах потреба в нових організаційних структурах обумовлює оновлення вже досить відомих кластерних моделей. Розширений кластер можна розглядати як сукупність виробників, постачальників, споживачів, підприємців. Дуже часто практики відмовляються від кластерної моделі, обґрунтовуючи своє рішення гострою конкуренцією і неспроможністю об'єднання. Але фундатор кластерних моделей М. Портер як раз на теорії конкуренції і будує моделі сучасних кластерів; "систему постачальників, виробників, споживачів, елементів промислової інфраструктури, дослідницьких інститутів, що взаємодіють у процесі створення додаткової вартості. Даний підхід базується на врахуванні позитивних синергетичних ефектів регіональної агломерації, тобто близькості споживача та виробника, сіткових ефектів та дифузії знань і вмінь за рахунок міграції персоналу та виділення бізнесу. Відсутні границі між секторами та видами діяльності і всі вони розглядаються у взаємозв'язку [1, с.263]. Серед головних ознак кластеру бізнесу, Портер М. виділяє територіальну спеціалізацію, конкуренцію та кооперацію. За моделлю М. Портера можна виділити чотири проєкції:

1. Виробництво.
2. Місцевий споживчий ринок.
3. Зовнішнє оточення.
4. Управлінське та правове середовище.

Бізнесовий кластер повинен сприяти зростанню конкурентоспроможності кожного учасника. Така синергетична конкурентоспроможність буде активно впливати на підвищення конкурентоспроможності території. Це призведе до того, що кластерні технології активно увійдуть в економіку регіону, будуть виконувати роль інно-



Рис. 1. Модель "Вінниця — центр розвитку кластерів"

ваційних центрів росту та підтримувати конкурентне середовище регіону, його імідж, якість життя.

Чому ж кластерні технології не знайшли такої підтримки в нашому місті та Вінницькій області? По-перше, це обумовлено недостатнім розвитком асоціативних структур та ініціативи громадських об'єднань міського та обласного бізнес-середовища; невикористання бізнесових кластерів як зручного інструменту взаємодії з бізнесом.

Саме для цього пропонується модель розвитку кластерів в м. Вінниця, представлена на рис. 1. Така модель може бути деталізована в залежності від галузевого розвитку в стратегічних планах при умові чіткого аналізу можливостей розвитку конкретного напрямку, організаційних засад та активної участі членів кластеру.

Позитивними наслідками формування кластерів для регіональних адміністрацій також неодмінно буде 1) збільшення кількості платників податків та бази оподаткування; 2) поява зручного інструментарію взаємодії з бізнесом; 3) зменшення залежності від окремих бізнес-груп; 4) диверсифікація економічного розвитку регіону.

Серед моделей міста доцільно виділити модель конкурентоспроможності, що одразу ставить питання відносності конкурентоспроможності. Вінниця — місто, що розвивається, тобто відносно часу конкурентоспроможність повинна збільшуватись, люди повинні мати бажання жити в місті, підтримувати його, гордитись тим, що я — вінничанин. Крім того, конкурентоспроможність вимірюється відносно інших міст. Так, наприклад, порівняння виконуються відносно Хмельницького і Житомира. Але це потребує окремого дослідження та низки статистичних даних. Ще більш цікавим було б використання бенчмаркінгу — адаптованих методів розвитку міст-аналогів Європи, що також потребує інформаційної бази.

Автори вважають, що розробка та практичне впровадження кластерних моделей може зацікавити підприємців Вінниці, які вважають територію міста та області "своєю, рідною" — мають бажання розвивати не тільки свій бізнес, а і сам регіон" і адміністрацію міста, органи місцевого самоврядування, що зможуть використати кластери як середовище взаємодії з бізнесом, інструмент легалізації бізнесу, збільшення податкових надходжень тощо. І якщо сьогодні хвиля ентузіазму впровадження кластерних технологій не така висока, як в 1998 році, то безпосередня потреба для подолання кризових явищ повинна бути тим поштовхом, що стане головним в організації та регулюванні підприємницької діяльності в місті.

Серед прикладів наведених кластерів, потрібно зазначити, що деякі з них формуються досить стихійно,

підтримуючи історичні традиції (кластер електроніки та програмування); потреби населення (і не тільки регіону) — медичний кластер; зміни на зовнішньому та внутрішньому ринку — туристичний кластер.

Так, цікавим є впровадження концепції п'яти елементів — ініціативи, інновації, інформації, інтеграції та інтересу. Така концепція в Вінницькій області може бути впроваджена на основі технопарку.

ВИСНОВОК

Таким чином зазначимо, що для впровадження кластерних технологій в розвиток міста та області необхідно:

1. Адаптація відомих кластерних моделей до умов регіональної економіки та конкретної ситуації.

2. Удосконалити базу законодавчу базу щодо регламентації функціонування кластерів.

3. Відкрити та підтримувати існуючі точки розвитку кластерних технологій (технопарки, торгові палати, асоціації тощо).

4. Проводити регуляторну політику з врахуванням кластерних моделей, їх розвитку та державної підтримки.

Література:

1. Портер М. Конкуренция [переклад з англ.] / Michael E. Porter. — М.: Видавничий будинок "Вільямс", 2005. — 608 с.

2. Кластерні технології в системі підтримки розвитку підприємництва / М.П. Войнаренко; Гол.ред. М.Є. Скиба, М. Хшановські // Сучасні технології виробництва в розвитку економічної інтеграції та підприємництва: Матеріали українсько-польської наук. конф., 16-18 жовт. 2003. — Хмельницький, 2003. — С. 181-182.

3. Саух І.В. Малий бізнес в аспекті регіонального розвитку: нові концептуальні підходи Проблеми системного підходу в економіці / Національний авіаційний університет (Київ) <http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2008-1/>

Стаття надійшла до редакції 14.03.2009 р.

Новини

СТВОРЕНО НОВИЙ УРЯДОВИЙ ОРГАН — ДЕРЖАВНУ АДМІНІСТРАЦІЮ МОРСЬКОГО І РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ

Для вдосконалення державного управління в галузі морського і річкового транспорту Державний департамент морського та річкового транспорту ліквідовано, а на його базі створено Державну адміністрацію морського і річкового транспорту — урядовий орган, що діє у системі Мінтрансзв'язку.

Відповідно до Постанови, Державна адміністрація морського і річкового транспорту є урядовим органом і виступає правонаступником Державного департаменту морського і річкового транспорту. Головна державна інспекція України з безпеки судноплавства при цьому ліквідується.

"Створенням адміністрацій ми якісно покращуємо систему управління Міністерством, адже вони забезпечують у першу чергу два аспекти: безпеку та нормальну систему управління, — переконаний Міністр транспорту та зв'язку Йосип Вінський. — Робота кожної окремої державної адміністрації в структурі Міністерства дозволяє тримати під пильним контролем ефективність менеджменту та роботи кожного державного підприємства сфери підпорядкування Мінтрансзв'язку".

Цією ж Постановою № 227 "Питання Державної адміністрації морського і річкового транспорту" Кабінет Міністрів України затвердив розроблене Міністерством транспорту та зв'язку Положення про Державну адміністрацію морського і річкового транспорту. Згідно з Постановою, Укрморрічфлот відповідальний перед Кабінетом Міністрів України, підзвітний і підконтрольний Міністрові транспорту та зв'язку.

Державна адміністрація морського і річкового транспорту в межах своїх повноважень реалізовуватиме державну політику в галузі морського і річкового транспорту, у сфері торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах та навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства; здійснюватиме державний нагляд за забезпеченням безпеки судноплавства у територіальному морі, внутрішніх водах, на внутрішніх водних шляхах, у морських і річкових портах, а також контроль за дотриманням суб'єктами господарювання вимог законодавства і міжнародних договорів України з питань торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства та запобігання забрудненню довкілля.

Державну адміністрацію морського і річкового транспорту очолює голова, який за посадою є заступником Міністра транспорту та зв'язку. Голову Укрморрічфлоту призначає на посаду та звільняє з посади Кабінет Міністрів України за поданням Міністра транспорту та зв'язку.

Голова Укрморрічфлоту, що за посадою є членом Колегії Мінтрансзв'язку, має чотириох заступників, у тому числі одного першого заступника та заступника — Головного державного інспектора з безпеки судноплавства, які призначаються на посаду і звільняються з посади Кабінетом Міністрів України за поданням Міністра транспорту та зв'язку.

Прес-служба Мінтрансзв'язку