УДК 621:334.716

Татарінов В.В., аспір.,
Дніпропетровський університет економіки та права імені Альфреда Нобеля

ОРГАНІЗАЦІЙНЕ ТА ЗАКОНОДАВЧЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ КЛАСТЕРІВ МАЛИХ І СЕРЕДНІХ ПІДПРИЄМСТВ МАШИНОБУДУВАННЯ

Обговорюється актуальність та перспективи об'єднання малих та середніх підприємств машинобудування у кластери. Автором пропонуються ряд заходів, які на сучасному етапі розвитку національної економіки сприятимуть активізації процесу кластеризації підприємств

Постановка проблеми. Сучасний етап розвитку національної економіки України потребує змін в організації та управлінні діяльністю малих і середніх підприємств (МСП). Саме ці підприємства мають суттєві резерви для прискорення темпів виходу економіки з кризового стану та забезпечення її стабільного розвитку. Виходячи з цього, формування кластерів означених підприємств та розробка організаційного і законодавчого забезпечення їх розвитку є одним з актуальних питань сьогодення.

Стан вивчення проблеми. Проблеми створення кластерів малих і середніх підприємств та особливостей їх розвитку розглядаються багатьма науковцями. Зокрема, Л. Петкова [6, с. 101] стверджує, що ініціювання процесу створення кластерних об'єднань необхідно покласти на відповідні органи регіональної влади. О. Длугопольський [2, с. 49] відзначає, що у підготовці програми кластерного розвитку керуючу роль повинні відігравати органи місцевого управління (місцеві адміністрації, міські ради). Саме адміністративний ресурс (обласна держадміністрація, районні адміністрації, голови органів міського і сільського самоврядування) відіграв ключову роль у залученні бізнесменів до участі у новій для них моделі кооперації, коли вперше на Поділлі проходило об'єднання підприємств у кластери [1, с. 61]. Залучення адміністративного ресурсу є дуже важливим з погляду можливості економії часу під час практичної реалізації кластерного проекту.

Не зважаючи на наявність питань суперечливого характеру, прослідковується єдина думка про необхідність кластерних об'єднань малих та середніх підприємств. Кластерізація вітчизняних МСП машинобудування має стати одним з головних пріоритетів державної політики економічного розвитку. При цьому держава повинна забезпечити сприятливе макроекономічне середовище та сформувати адекватні мотиви, необхідні для ефективного функціонування кластерних об'єднань.

Мета дослідження. Метою статті є аналіз можливостей та переваг кластерів малих і середніх підприємств машинобудування та обґрунтування їх організаційного управління і законодавчої підтримки держави.

Викладення основного матеріалу дослідження. Об'єднання в кластер забезпечує використання можливості паралельного (інтегрального) виконання робіт, варіацію номенклатури, типів і моделей продукції, обмін основними технологіями та ноу-хау. За оцінками експертів [3, с. 53], використання інтегральної організації діяльності скорочує тривалість науково дослідних робіт на 30–70 %; зменшує кількість конструкторських змін, які вносяться до нової продукції, на 65–80%; скорочує час від початку розробки виробу до виходу його на ринок на 90 % при загальному зростанні рівня якості продукції від 200 % і вище.

У цілому в межах кластерного об'єднання малих і середніх підприємств, прикладом якого може бути кластер вагонобудівних підприємств Полтавської області з умовною назвою ТОВ "агонбудкласт", можна очікувати на зміцнення конкурентних позицій учасників завдяки збільшенню їхньої частки на внутрішньому ринку, а також можливості пропонувати споживачам номенклатуру більш широкий та оновлений асортимент продукції. Учасники кластера можуть також розраховувати на зміцнення власних конкурентних переваг завдяки збільшенню масштабів діяльності та більш повному завантаженню виробничих потужностей у процесі виконання масштабного проекту модернізації виробництва. Підкреслимо, що зазначені факти сприятимуть зміцненню позицій як спільної торгової марки кластера, так і подальшому самостійному розвитку індивідуальних торгових марок учасників. При цьому в майбутньому існує можливість переходу учасників від пайової до повної участі в кластері та створення єдиної торгової марки об'єднання.

У разі об'єднання малих та середніх підприємств у кластер специфікою його діяльності можна вважати першочергову орієнтацію на внутрішні потреби – потреби регіонального ринку (регіональних споживачів) з перспективою задоволення потреб національного ринку в цілому. У цьому випадку, виконання підприємствами кластера основних завдань сприятиме розвитку внутрішнього ринку продукції вагонобудування.

До основних напрямів діяльності МСП кластера вагонобудування слід віднести такі:

– організація розробок, виробництва та збуту, насамперед, на внутрішньому ринку різноманітних модифікацій продукції для потреб вагонобудування;

– організація (розширення) мережі сервісного обслуговування продукції, включаючи обслуговування, моніторинг та діагностику обладнання, проведення монтажних, пусконалагоджувальних та ремонтних робіт усіх типів обладнання;

– виконання комплексних робіт з реконструкції та оновлення застарілого або такого, що відпрацювало свій термін роботи, обладнання або окремих його частин, вузлів, деталей;

– організація спільних робіт у напрямі освоєння виробництва обладнання нової конструкції для потреб конкретних споживачів і ринків;

– надання послуг з виконання практично будь-яких запитів замовника на стадіях дослідження, проектування, розробки, виробництва та експлуатації обладнання;

– ведення зовнішньоекономічної діяльності.

У межах об'єднання можна буде реалізовувати цілісний технологічний ланцюг – від процесів проектування та розробки високотехнологічної продукції до її виробництва, продажу й сервісного обслуговування. До того ж, малі та середні підприємства кластера виступатимуть безпосередніми учасниками реалізації проекту, отже, будуть прямо зацікавлені в досягненні найвищих результатів власними зусиллями. Основні стратегічні напрями розвитку підприємств та інституцій пропонованого кластера наведено у табл. 1.

© Татарінов В.В., 2011

Таблиця 1. Основні стратегічні напрями розвитку підприємств та інституцій вагонобудівного кластера Полтавського регіону

Виробнича сфера	*Техніко-технологічна сфера*	*Невиробнича сфера*
Надання потенційним замовникам альтернативних рішень або варіантів виконання замовлень, які будуть відрізнятися складом комплектуючих, технічними характеристиками й вартістю завдяки широкій номенклатурі продукції підприємств кластера, що відповідає сучасному рівню потреб; Освоєння принципово нових видів продукції, особливо з урахуванням потреб внутрішніх споживачів, розширення номенклатури продукції, яка виробляється; Поглиблення спеціалізації виробництва продукції, зменшення виробничого циклу виготовлення продукції завдяки взаємодії учасників; Підвищення якості, надійності та зручності технічного обслуговування; Створення нових конструкцій обладнання для потреб вітчизняної промисловості; Удосконалення існуючих конструкцій з метою технічного поліпшення їхніх параметрів, а саме зниження матеріало-, трудомісткості та втрат електроенергії за рахунок впровадження нових технологічних рішень; Підвищення вимог до якості продукції кластера; Забезпечення відповідності продукції вимогам міжнародних та національних стандартів, задоволення специфічних потреб замовників	Активізація науково-дослідних та конструкторських робіт у напрямі створення інновацій (розробка нових технологій, удосконалення технологічних процесів тощо); Прискорення темпів упровадження результатів науково-дослідних робіт на підприємствах, що матиме позитивний вплив на процеси проектування та виробництва нових видів продукції учасниками кластера	Розвиток партнерських зв'язків, розробка нових схем взаємодії, поглиблення співробітництва між малими та середніми підприємствами; Збільшення витрат на спільні дослідження й розробки, полегшення доступу до інформації, що сприятиме впровадженню інноваційних технологій управління процесами виробництва і збуту, фінансовими процесами, підвищенню якості бізнес-процесів, розвитку інфраструктури кластера; Формування єдиної системи управління кластером, що сприятиме координації та об'єднанню діяльності з управління окремими учасниками в єдиний комплекс. У свою чергу, це забезпечить більш гнучке та оперативне реагування кластера на зміни внутрішнього середовища, а отже, зміцнить його конкурентну позицію

Об'єднання учасників у кластер машинобудування на етапі реалізації має відбуватися за такими основними принципами: добровільне бажання кожного з учасників; переважно приватна форма власності; максимальне залучення наукового потенціалу для вирішення завдань планування розвитку кластера; використання фінансових і матеріальних ресурсів кожного з учасників для вирішення стратегічного завдання об'єднання; побудова роботи на принципах взаємодопомоги, довіри, підтримки та співробітництва заради досягнення кінцевого результату.

Діяльність МСП у межах кластера має бути відповідним чином юридично оформлена. З урахуванням досвіду створення кластерів на Дніпропетровщині [7] можна запропонувати як перший крок створити регіональну громадську організацію "вагонобудівний кластер", яка має виконувати роль керівного органу (Рада кластера). В її основні функції будуть входити повноваження щодо розвитку партнерських норм поведінки, визначення стратегії розвитку, об'єднання цілей окремих учасників з загальними цілями кластера. До основних цілей Ради кластера як громадської організації можна віднести: налагодження співпраці та взаємодії між владою, громадськістю, підприємництвом і науковим сектором; представництво кластера в зовнішньому середовищі; координування діяльності учасників проекту у напрямі розробки та виробництва нових продуктів; планування та реалізація необхідних змін у кластері з урахуванням зовнішніх загроз та можливостей; визначення найбільш пріоритетних шляхів діяльності для подальшого розвитку об'єднання; підтримка ініціатив щодо подальшого розвитку процесів кластеризації в регіоні як шляхом створення нових кластерів, так і шляхом залучення в кластер нових членів; збір, аналіз та передача необхідної інформації всім учасникам кластера; вирішення можливих конфліктів; налагодження конструктивного діалогу з представниками регіональної влади з метою захисту інтересів учасників проекту, спільного вирішення регіональних проблем та підвищення рівня соціально-економічного розвитку регіону; налагодження контактів з урядовими та підприємницькими структурами інших регіонів з метою налагодження співробітництва, укладання угод, поширення досвіду кластеризації; налагодження контактів та співпраці з міжнародними організаціями, які здатні надати технологічну й фінансову допомогу для створення та подальшого розвитку кластера (Світовий банк, ЄБРР, МВФ); розробка планів скоординованих спільних дій учасників проекту; ініціювання регіональних досліджень у напрямі створення нових та підвищення ефективності існуючих кластерів.

Ми вважаємо, що одним з головних завдань органу управління кластером є координація взаємодії малих та середніх підприємств (які залишаються економічно і юридично незалежними) всередині кластера, особливо за умови горизонтальної інтеграції, адже можливості ефективної взаємодії та налагодження тісних зв'язків з безпосередніми конкурентами в умовах українського сьогодення зазвичай сприймається зі значною недовірою.

З урахуванням того, що громадська організація, згідно із законодавством, не може бути повноцінним суб'єктом підприємницької діяльності, наступний крок має полягати в реєстрації ТОВ "Вагонбудкласт" як реального господарюючого суб'єкта з правом здійснення різноманітних видів господарської діяльності та отримання прибутку.

Завдяки створенню Ради кластера, до якої увійдуть представники всіх без винятку учасників проекту та представники виконавчої влади (для створення сприятливих умов функціонування, формування безпосередньої зацікавленості влади в результатах діяльності кластера та забезпечення зворотного зв'язку між бізнесом і владою), досягається реалізація права кожного на управління діяльністю об'єднання. Рада кластера займається постановкою ідей, здійснює переговори між усіма зацікавленими сторонами з метою вироблення спільної стратегії та формулювання основних напрямів діяльності кластера, узгодження питань щодо умов участі кожного в проекті, які відображаються у складанні установчого договору (закріплює майнову участь кожного в об'єднанні). Рада кластера також займається розробкою програми створення та розвитку кластера. Особливу роль при цьому відіграють представники місцевої (регіональної) влади, які мають забезпечити практичну підтримку процесів створення та розвитку кластера в Полтавському регіоні.

Після досягнення згоди щодо основних аспектів функціонування учасників майбутнього кластера затверджується його статут та реєструється ТОВ "Вагонбудкласт", яке займається безпосереднім втіленням ідей Ради кластера та здійснює господарську діяльність. Після реєстрації ТОВ Рада як громадська організація продовжує виконувати функції вищого керівного органу створеного кластера, а також здійснює наглядові функції за виконавчими органами ТОВ. У загальному вигляді схема управління добровільним об'єднанням учасників у процесі виконання встановлених завдань наведена на рис. 1.

На етапі спеціалізації особливо необхідною є активна участь місцевих органів влади у створенні кластерного об'єднання. Так, місцеві (регіональні) органи влади здійснюють організацію круглих столів, симпозіумів, торговельних виставок, форумів, випуск періодичних видань з метою інформування про кластери та їх конкурентні переваги.

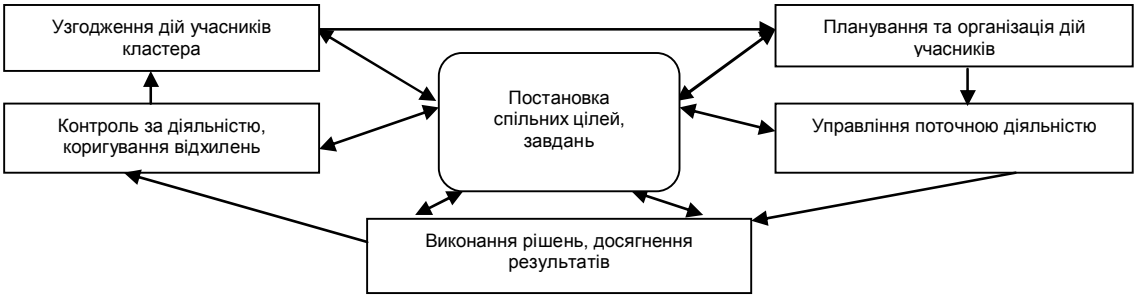

Рис. 1. Схема управління поточною діяльністю кластера

Необхідним є обговорення ідеї створення об'єднання й стратегічних напрямів його діяльності у засобах масової інформації з метою ознайомлення з перспективами проекту якнайбільшої кількості мешканців регіону.

Місцеві органи можуть взяти на себе проведення роз'яснювальної роботи серед працівників підприємств – учасників, інших підприємств та населення регіону з метою змін можливого негативного ставлення до ідеї створення кластерів. Необхідною також є діяльність у напрямі спрощення законодавчих актів, які гальмують процеси кластеризації або в перспективі впливатимуть на функціонування учасників кластера. Вважаємо, що саме органи влади регіону повинні взяти на себе ініціювання початку робіт з об'єднання підприємств у кластер та зосередити зусилля на усуненні причин можливої незацікавленості регіонального бізнесу в реалізації кластерного проекту.

Одним з наслідків ефективної роботи запропонованого об'єднання може бути зростання вартості малих та середніх підприємств кластера й зростання капіталізації, що, в свою чергу, сприятиме підвищенню інвестиційної привабливості як окремого підприємства, так і об'єднання в цілому. У перспективі це дасть кластеру змогу реорганізуватися у відкрите акціонерне товариство з метою випуску та розміщення акцій і, відповідно, залучення учасниками додаткових фінансових ресурсів. Завдяки масштабності об'єднання існує також можливість виходу безпосередньо на міжнародний фінансовий рівень з метою розміщення власних акцій та отримання необхідних інвестиційних ресурсів. Також існує можливість налагодження контактів з великими міжнародними корпораціями з метою співпраці, ведення спільного бізнесу, спільних досліджень ринку, отримання інвестицій, обміну знаннями, досвідом, технологіями, спільного проведення науково-дослідних робіт, розробки нових технологій, товарів, послуг тощо.

Основні інтереси та можливості сторін у процесі взаємодії з підприємствами кластера вагонобудування Полтавського регіону наведено на рис. 2.

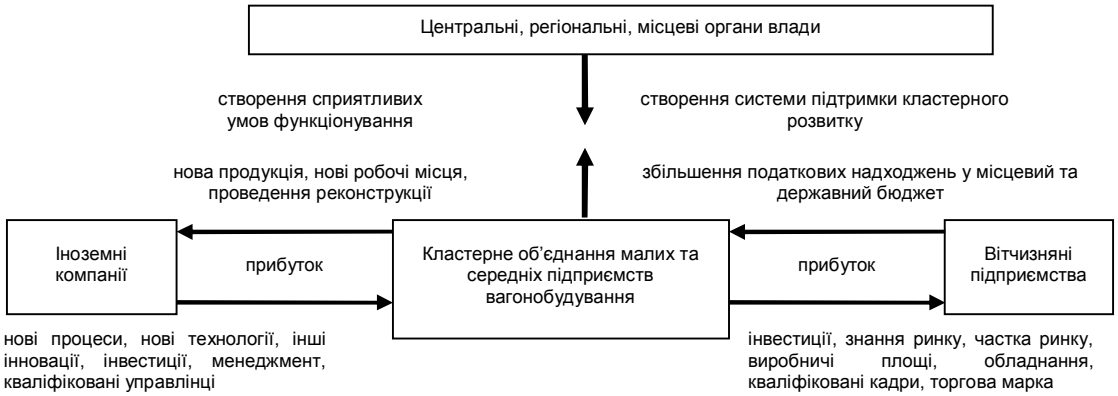

Рис. 2. Взаємозв'язок інтересів та можливостей сторін у процесі взаємодії з кластером МСП машинобудування регіону

Враховуючи необхідність підвищення інноваційної спрямованості, слід відзначити, що активну роль у розвитку об'єднання можуть відігравати науково-дослідні інститути регіону. Саме ці установи, які є недостатньо затребуваними в сучасних умовах, можуть виконувати роль каталізатора інноваційного розвитку малих та середніх підприємств кластера. Зазначена взаємодія в межах кластера надасть можливість встановити тісний зв'язок у ланцюзі "наука – промисловість (виробничій комплекс) – ринок".

У процесі розвитку МСП кластера можуть залучати до співпраці або безпосередньої участі різноманітні вітчизняні підприємства та інституції, які мають необхідні ресурси. Отже, можна припустити, що з часом це приведе до виходу об'єднання за межі Полтавського регіону та набуття ним статусу міжрегіонального або навіть національного кластера, який відіграватиме важливу роль у процесі економічного розвитку країни.

З метою визначення майбутніх перспектив та загроз розвитку малих та середніх підприємств вагонобудівного кластера у разі його створення в Полтавському регіоні вважаємо за необхідне спрогнозувати сильні та слабкі сторони, загрози і можливості об'єднання (табл. 2).

Таблиця 2. Сильні та слабкі сторони, загрози та можливості МСП машинобудування за умови об'єднання в кластер

Сильні сторони	*Слабкі сторони*
Налагодження стабільних взаємовигідних зв'язків та співпраці між учасниками; Перспективність виконуваних завдань для національної економіки в цілому; Підвищення інноваційного потенціалу за рахунок співпраці з науково-освітнім сектором; можливість розробляти та впроваджувати нові технології, продукцію, послуги; можливість практичного використання наявних розробок або перспективних досліджень; Можливість досягнення збільшення конкурентоспроможності кластера завдяки відомим "брендам" учасників, наявності мережі сервісного обслуговування; Збільшення обсягів виробництва, розширення номенклатури та асортименту продукції; Можливість підготовки висококваліфікованих спеціалістів для конкретних потреб кластера завдяки участі навчальних закладів	Нестача кваліфікованих спеціалістів у галузі кластерного розвитку; Відсутність бажання до співробітництва, слабкі стимули для розвитку процесів кооперації та об'єднання в підприємницькому секторі, у зв'язку з чим виникає необхідність постійного стимулювання зазначених напрямів на всіх рівнях влади (при створенні кластера це особливо стосується початкових етапів його становлення та розвитку); Відсутність практичного виконання проектів з реконструкції та оновлення, які декларуються лише на паперах, незначні темпи реконструкції власних виробництв через нестачу необхідних ресурсів викликають значні сумніви щодо можливостей досягнення результатів спільно з іншими суб'єктами господарювання, що може спричинити значну недовіру до кластера
Можливості	*Загрози*
Збільшення частки внутрішнього ринку, вихід на нові ринки; Підвищення ефективності діяльності за рахунок об'єднання наявних ресурсів учасників, збільшення доступу до кредитних та інвестиційних ресурсів; Можливість стати одним з перших об'єднань вітчизняних машинобудівних малих та середніх підприємств, яке буде заснованим на передовому міжнародному досвіді та найбільш перспективних наукових розробках, а також у перспективі може виступити як один з каталізаторів виходу української економіки з кризи	Відсутність на сьогодні цілеспрямованої державної та місцевої підтримки процесів кластеризації; У разі успішного розвитку кластера в межах регіону (можливо, і в межах держави в цілому) значною загрозою може бути виникнення бажання зайняти монопольне становище на вітчизняному ринку. Як наслідок, усунення (блокування) сприятливого впливу конкуренції, яка сприяє розвитку тих переваг, що зумовили появу кластера, може призвести до стагнації та ліквідації кластера

У майбутньому з урахуванням слабких сторін, подолання загроз, а також з метою сприяння розвитку підприємств створеного кластера та підвищення ефективності його діяльності, можна запропонувати такі інструменти підтримки (повної або часткової) з боку місцевої (регіональної) влади:

– розробка програм розвитку виробничо-технічної інфраструктури;

– створення венчурних компаній для підтримки кластерного розвитку, інкубаторів, ділових мереж для підтримки нових кластерних проектів;

– розвиток і надання державних лізингових послуг (надання необхідного обладнання учасникам кластера);

– сприяння розповсюдженню продукції та послуг підприємств кластера на зовнішні ринки шляхом організації виставок, ярмарків, презентацій;

– використання державних замовлень як інструменту підтримки кластерного розвитку;

– передбачення в бюджетах регіону на відповідні періоди коштів на фінансування найбільш пріоритетних кластерних проектів.

Потужний науково-освітній потенціал Полтавської області з метою впровадження програм спеціалізованої освіти робочої сили або створення системи підготовки та перепідготовки кадрів у галузі фінансів, маркетингу, менеджменту відповідно до поточних та перспективних потреб підприємств кластера дозволяє у перспективі створити Центр освіти. У межах центру можливим буде надання консультацій учасникам проекту (із залученням представників міжнародного наукового співтовариства та вітчизняних науковців, які мають практичний досвід у сфері кластеризації). Важливим напрямом діяльності майбутнього центру освіти може бути створення можливостей для персоналу учасників кластера проходити стажування за кордоном для ознайомлення зі світовим досвідом кластерного розвитку.

Зазначимо, що повне фінансування створення й діяльності кластера самотужки не спроможний забезпечити жоден суб'єкт господарювання. З урахуванням численних позитивних ефектів від участі в кластері, які в перспективі можуть отримати його учасники, та з урахуванням зацікавленості регіональних органів влади в його створенні можна стверджувати, що всі вони повинні взяти пайову участь у фінансуванні кластерного проекту.

Світова практика реалізації кластер-концепції акцентує увагу на паритетності джерел фінансування промислового кластера з метою мінімізації ризиків та стимулювання ініціативності: 30 % капіталовкладень забезпечує уряд, 30% – органи місцевої влади (субсидії регіональних програм розвитку, муніципальні цінні папери), 30 % – підприємства та приватні інститути (кредити комерційних банків, внутрішні інвестиції, лізинг, позабюджетні фонди), 10% – іноземні інвестори [2, с. 49]. З урахуванням того, що об'єднання виконуватиме завдання регіонального значення, необхідним є безпосереднє залучення місцевих (регіональних) органів влади до спільного фінансування (пайової участі у фінансуванні) кластерного проекту. Частину необхідних фінансових ресурсів становитимуть кошти підприємств, які будуть залучені до пайової участі в реалізації проекту. За підтримки місцевої влади доцільною також є постановка та опрацювання питання щодо державного фінансування частини кластерного проекту.

До участі у фінансуванні кластерного проекту потрібно залучати також фінансові установи: або шляхом безпосередньої участі, або шляхом надання довгострокового кредитування. Доцільність залучення до об'єднання в кластер банків зумовлена тим, що вони мають можливість надавати як фінансову допомогу шляхом пільгового кредитування та фінансового обслуговування учасників проекту, так і висококваліфікований організаційний, фінансовий та управлінський консалтинг. Крім того, участь банків не тільки забезпечує необхідні кошти для реалізації проекту шляхом прямого фінансування, але й сприяє залученню інших фінансових інститутів для участі в об'єднанні або здійснення спільних вкладень у кластер. Особливо це стосується іноземних банків або інвестиційних фондів. Доцільним є також залучення до проекту страхових компаній, які зможуть забезпечити страхування та страхове покриття в разі непередбачуваних витрат (форс-мажорних обставин), а також здатні виступити як часткові інвестори кластерного проекту.

Зазначимо, що зростання обсягів виробництва промислової продукції в регіоні призводить до збільшення відрахувань до бюджету, Але, на жаль, з зароблених коштів залишається дуже мало. Так, у 2001 р. в бюджеті м. Кременчука залишилося 33,1 %, у 2004 р. – 29,5 %, у 2005 р. – 25,8 %, у 2006 р. – майже 29 %, у 2009 р. – 28 % від загальної суми відрахувань міста [5]. З урахуванням того, що Полтавський регіон відіграє одну з визначальних ролей у розвитку економічного та інтелектуального потенціалу країни, на владному рівні необхідно проводити роботу, спрямовану на відстоювання інтересів регіону у напрямі надання спеціального

статусу та збільшення коштів, які залишаються в розпорядженні регіональної влади (не менше ніж 70 %). При цьому значну частину цих коштів слід спрямувати на реалізацію перспективних проектів, до яких, безперечно, можна віднести й об'єднання малих та середніх підприємств в кластери у найбільш перспективних галузях.

Необхідним є проведення роботи зі створення агентств регіонального розвитку, наприклад, за допомогою підключення до мереж інноваційних регіонів Європи (IRE) через програму 7РП як асоційованих членів. При цьому слід зазначити, що Полтавський регіон є одним з тих українських регіонів, який має необхідний для цього рівень науково-технологічного розвитку. У межах такого агентства доцільним є здійснення таких видів робіт для сприяння кластерному розвитку малих та середніх підприємств, як надання юридичної допомоги й консультацій; навчання, підвищення кваліфікації, стажування персоналу, надання методичних матеріалів для ознайомлення та поглиблення досвіду у напрямі кластеризації; надання маркетингових, консалтингових, виробничо-технічних, фінансових послуг; надання рекламних послуг, у тому числі й організації ярмарків, виставок, презентації кластерного об'єднання, пошук нових партнерів тощо (виходячи з потреб кластера). Підтримка діяльності агентства може відбуватися завдяки внескам і відрахуванням з місцевих, регіональних, національних і міжнародних урядових інституцій, громадських організацій та науково-дослідних інститутів.

З метою активізації кластерного розвитку малих та середніх підприємств регіону необхідно на владному рівні проводити діяльність у напрямі набуття Полтавським регіоном статусу особливою економічної зони з пільговим оподаткуванням іноземних інвестицій, які будуть спрямовуватися на подальший розвиток кластерних об'єднань в регіоні (враховуючи сприятливі умови щодо об'єднання МСП у кластери).

Для підтвердження цього висновку відзначимо, що регуляторна роль органів управління важлива для досягнення позитивного зовнішнього ефекту, який є підсумком діяльності об'єднання, особливо тоді, коли суспільна вигода перевищує можливі приватні доходи. Отже, державі варто наполегливо організовувати роботу в цьому напрямі, насамперед у сфері стимулювання енергозбереження та модернізації виробництва [4, с. 221].

З урахуванням вищевказаного вважаємо необхідним запропонувати такі напрями державної підтримки об'єднання малих та середніх підприємств машинобудування в кластер:

– активна допомога органів влади, спрямована на акумулювання коштів з місцевого та регіонального бюджетів з метою фінансування кластерного проекту;

– надання гранту, призначеного на виконання етапу практичної реалізації проекту;

– сплата державою відсотків (повністю або частково) за тими кредитами й позиками, які будуть залучені учасниками кластера на етапі його створення або надання кластеру позики за ставкою, нижчою за ринкову;

– державне страхування коштів приватних інвесторів, які будуть спрямовані на фінансування проекту, з метою більш широкого залучення інвесторів до участі у створенні об'єднання;

– пряме стимулювання шляхом надання дотацій та цільових субсидій на розвиток визначених видів діяльності підприємств кластера;

– на період становлення кластера (3–5 років) звільнення його учасників від сплати ПДВ й прибуткового податку за умови спрямування зекономлених коштів на збільшення обсягів виробництва та подальший розвиток потенціалу кластера;

– встановлення певного відсотка надбавки у структурі тарифу (як оптового, так і роздрібного) на електроенергію. Отримані кошти спрямовуватимуться на рахунки об'єднання з метою їх цільового використання для виконання учасниками поставлених завдань;

– розробка за допомогою урядових структур програми переважного споживання продукції підприємств вагонобудівного кластера вітчизняними підприємствами, що сприятиме зміцненню внутрішнього ринку. Це завдання на сьогодні є актуальним з огляду на те, що без створення та захисту внутрішнього ринку ефективний подальший розвиток машинобудівної галузі неможливий.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Доцільність об'єднання малих та середніх підприємств машинобудування в кластер зумовлена необхідністю проведення комплексної модернізації регіонального виробництва продукції вагонобудування з метою досягнення зниження витрат та втрат виробництва, що сприятиме зменшенню матеріало- і енергомісткості виробництва. Отже, з урахуванням того, що кластерне об'єднання малих та середніх підприємств машинобудування виконуватиме завдання державного значення, пов'язані з розвитком вагонобудування, можна стверджувати, що держава повинна забезпечити всебічну підтримку й сприятливі умови, які б стимулювали малі та середні підприємства до об'єднання в кластер та сприяли б ефективному розвитку об'єднання.

Список використаної літератури:

1. *Волошин О.* Кластеры идут / О. Волошин // Комп&ньон. – 2005. – № 16. – С. 60–63. 2. *Длугопольський О.* Кластерна модель розвитку промислового виробництва регіону як фактор ефективних структурних реформ / О. Длугопольський // Економічний часопис – XXI. – 2003. – № 2. – С. 46–52. 3. *Долішній М.* Організаційно-економічні напрямки активізації інноваційної діяльності в Україні: регіональні аспекти / М. Долішній, Є. Бойко, С. Іщук // Регіональна економіка. – 2004. – № 1. – С. 48–54. 4. *Зінченко О.П.* Досвід та проблеми формування інноваційно-технологічних об'єднань, орієнтованих на випуск наукомісткої продукції / О.П. Зінченко, В.П. Ільчук, Л.Ф. Радзієвська // Проблеми інноваційного розвитку територій : матеріали міжнародних наук. – практ. семінарів. – К. : НДІСЕП, 2005. – Вип. 1. – 228 с. 5. *Кравець Є.Г.* Активізація регіональної політики у сфері залучення інвестицій – запорука збільшення доходів місцевих бюджетів / Є.Г. Кравець // Економіка і регіон. – 2010. – № 2 (12). – С. 66–68. 6. *Петкова Л.О.* Кластерна модель галузево-територіальної організації виробництва як передумова його інноваційної активізації / Л.О. Петкова // Наукові праці ДонНТУ. Серія економічна. – 2004. – Вип. 87. – С. 97–102. 7. фіційний сайт Дніпропетровської обласної адміністрації. – www. adm.dp.ua

ТАТАРІНОВ Вадим Вадимович – аспірант, старший викладач кафедри фінансів та банківської справи Кременчуцького інституту Дніпропетровського університету економіки та права імені Альфреда Нобеля

Наукові інтереси:

– інноваційний розвиток малих та середніх підприємств машинобудування в кластерних об'єднаннях