

Проблеми національної економіки

УДК 334.021

**Шевченко Інна Юріївна**

*доктор економічних наук, доцент,  
завідувач кафедри економіки і підприємництва  
Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

**Шевченко Инна Юрьевна**

*доктор экономических наук, доцент,  
заведующий кафедрой экономики и предпринимательства  
Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет*

**Shevchenko Inna**

*Doctor of Economic Sciences, Associate Professor,  
Head of the Department of Economics and Entrepreneurship  
Kharkiv National Automobile and Highway University*

*ORCID: 0000-0003-0758-9244*

**ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ТА ПРИКЛАДНІ АСПЕКТИ  
РЕАЛІЗАЦІЇ КЛАСТЕРНИХ ІНІЦІАТИВ В АВТОМОБІЛЬНІЙ  
ПІДГАЛУЗІ МАШИНОБУДУВАННЯ  
ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧЕСКИЕ И ПРИКЛАДНЫЕ АСПЕКТЫ  
РЕАЛИЗАЦИИ КЛАСТЕРНЫХ ИНИЦИАТИВ В  
АВТОМОБИЛЬНОЙ ПОДОТРАСЛИ МАШИНОСТРОЕНИЯ  
THEORETICAL-METHODICAL AND APPLIED ASPECTS OF  
IMPLEMENTATION OF CLUSTER INITIATIVES IN THE  
AUTOMOTIVE SUBSECTOR OF MECHANICAL ENGINEERING**

*Анотація.* Статтю присвячено дослідженню теоретико-методичних і прикладних аспектів реалізації кластерних ініціатив у автомобільній підгалузі машинобудування. Уточнено сутнісну

характеристику автомобільного кластеру. Виявлено переваги формування кластерних утворень у системі національної економіки. Здійснено огляд світового досвіду функціонування автомобільних кластерів (на прикладі США, Німеччини, Бразилії та Китаю). Досліджено найпоширеніші моделі реалізації кластерних ініціатив і обґрунтовано доцільність використання в Україні моделі, заснованої на державно-приватному партнерстві. Визначено автомобільну підгалузь машинобудування як пріоритетну для реалізації кластерних ініціатив в Україні. Запропоновано у якості пілотних проєктів зі створення автомобільних кластерів в Україні проєкти Центрального автомобільного кластеру та Західного автомобільного кластеру. Здійснено інтегральне оцінювання конкурентоспроможності запропонованих Центрального автомобільного кластеру та Західного автомобільного кластеру, за результатами якого виявлено, що обидва потенційні кластерні утворення характеризуються середнім рівнем конкурентоспроможності. Агреговано результати експертного оцінювання запропонованих Центрального автомобільного кластеру та Західного автомобільного кластеру за критеріями: «Інтернаціоналізація», «Зайнятість і розвиток навичок», «Інновації та вдосконалення», «Критична маса і середовище / Механізми співпраці», «Набір інструментів і механізмів». За результатами експертного оцінювання потенційних автомобільних кластерів, зроблено висновок про доцільність реалізації в автомобільній підгалузі машинобудування України кластерної ініціативи зі створення Західного автомобільного кластеру. Приділено увагу висвітленню позиції практиків (потенційних учасників Західного автомобільного кластеру) щодо необхідності створення Західного автомобільного кластеру та перепон реалізації цієї кластерної ініціативи в Україні.

**Ключові слова:** автомобільний кластер, автомобілебудування, машинобудування, конкурентоспроможність, кластерна ініціатива.

**Аннотация.** *Статья посвящена исследованию теоретико-методических и прикладных аспектов реализации кластерных инициатив в автомобильной подотрасли машиностроения. Уточнено сущностную характеристику автомобильного кластера. Выявлено преимущества формирования кластерных образований в системе национальной экономики. Осуществлено обзрение мирового опыта функционирования автомобильных кластеров (на примере США, Германии, Бразилии и Китая). Исследовано наиболее распространенные модели реализации кластерных инициатив и обосновано целесообразность использования в Украине модели, основанной на государственно-частном партнерстве. Определено автомобильную подотрасль машиностроения как приоритетную для реализации кластерных инициатив в Украине. Предложено в качестве пилотных проектов по созданию автомобильных кластеров в Украине проекты Центрального автомобильного кластера и Западного автомобильного кластера. Осуществлено интегральное оценивание конкурентоспособности предлагаемых Центрального автомобильного кластера и Западного автомобильного кластера, по результатам которого установлено, что оба потенциальных кластерных образования характеризуются средним уровнем конкурентоспособности. Агрегировано результаты экспертного оценивания предложенных Центрального автомобильного кластера и Западного автомобильного кластера по критериям: «Интернационализация», «Занятость и развитие навыков», «Инновации и совершенствование», «Критическая масса и среда / Механизмы сотрудничества», «Набор инструментов и механизмов». По результатам экспертного оценивания потенциальных автомобильных кластеров, сделан вывод о целесообразности реализации в автомобильной подотрасли машиностроения Украины кластерной инициативы по созданию Западного автомобильного кластера. Уделено внимание освещению позиции практиков (потенциальных участников Западного*

автомобильного кластера) относительно необходимости создания Западного автомобильного кластера и преград реализации этой кластерной инициативы в Украине.

**Ключевые слова:** автомобильный кластер, автомобилестроение, машиностроение, конкурентоспособность, кластерная инициатива.

**Summary.** The article is devoted to the study of theoretical-methodical and applied aspects of implementation of cluster initiatives in the automotive subsector of mechanical engineering. The essential characteristic of the automotive cluster is specified. The advantages of cluster formation in the system of national economy are revealed. The world experience of functioning of automobile clusters (on the example of the USA, Germany, Brazil and China) is reviewed. The most common models of implementation of cluster initiatives are studied and the expediency of using a model based on public-private partnership in Ukraine is substantiated. The automotive subsector of mechanical engineering has been identified as a priority for the implementation of cluster initiatives in Ukraine. The projects of the Central automobile cluster and the West automobile cluster have been proposed as pilot projects for the creation of automobile clusters in Ukraine. An integrated assessment of the competitiveness of the proposed Central automotive cluster and West automotive cluster was performed, which revealed that both potential cluster formations are characterized by an average level of competitiveness. The results of expert evaluation of the proposed Central automotive cluster and West automotive cluster are summarized according to the criteria: "Internationalization", "Employment and skills development", "Innovation and improvement", "Critical mass and environment / Cooperation mechanisms", "Set of tools and mechanisms". According to the results of expert evaluation of potential automotive clusters, the conclusion on expediency of realization of the cluster initiative of creation of the West automobile cluster in the automotive subsector of mechanical engineering of

*Ukraine is made. Attention is paid to highlighting the position of practitioners (potential participants of the West automotive cluster) on the need to create a West automotive cluster and obstacles to the implementation of this cluster initiative in Ukraine.*

**Key words:** *automotive cluster, automotive industry, mechanical engineering, competitiveness, cluster initiative.*

**Постановка проблеми.** Реалізація державної соціально-економічної політики потребує застосування новітніх підходів, серед яких одним із найперспективніших є кластерний підхід.

Формування кластерного підходу в економіці традиційно пов'язують із науковими працями М. 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 (у тому числі вітчизняній) з'явилися нові авторські дефініції кластеру (Я. Алмашій, М. Войнаренко, О. Заболотного, Н. Ларіонової, Ю. Ковальової, В. Ковальчук, О. Ковтун, С. Оксенюк, М. Устименко та інших науковців), які відображали зміну поглядів дослідників на особливості формування та перебігу соціально-економічних процесів у кластерних утвореннях, їх склад, внутрішню організацію, місце розташування, розмір, цілі, функції, призначення, наслідки для розвитку економіки регіонів і держав тощо.

Вважаємо, що кластер – це сукупність географічно близьких взаємопов'язаних підприємств, установ та організацій основної, суміжних і пов'язаних галузей, що об'єдналися на добровільній договірній основі за підтримки органів державної влади та місцевого самоврядування для підвищення ефективності соціально-економічної діяльності, покращення

конкурентного статусу на ринку, забезпечення реалізації стратегічних цілей розвитку галузі, регіону та держави у довгостроковій перспективі.

Відповідно, автомобільний кластер – це сукупність географічно близьких взаємопов'язаних підприємств автомобільної промисловості, підприємств, установ та організацій суміжних і пов'язаних галузей, що об'єдналися на добровільній договірній основі за підтримки органів державної влади та місцевого самоврядування для підвищення ефективності соціально-економічної діяльності, покращення конкурентного статусу на ринку, забезпечення реалізації стратегічних цілей розвитку автомобілебудівної підгалузі машинобудування, регіону та держави у довгостроковій перспективі [2].

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Кластери засновані на співіснуванні співробітництва та конкуренції. Так, деякі фахівці при характеристиці кластера притримуються концепції «4К», де: К1 – концентрація компаній із основної галузі, підтримуючих і пов'язаних галузей у межах локальної території; К2 – конкуренція в боротьбі за споживача, його завоювання та утримання; К3 – кооперація в залученні суміжних галузей і місцевих інститутів у підтримання конкурентоспроможності продукції на зовнішніх ринках; К4 – конкурентоспроможність на ринку за рахунок високої продуктивності, заснованої на спеціалізації та взаємодії учасників [3].

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

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, своєю чергою, створюють стійке зростання і зайнятість. Кластери дозволяють концентрувати ресурси на цільових сегментах з високим позитивним ефектом від своєї діяльності, який може поширюватися за межі кластера (супутній ефект та ефект мультиплікатору) [4].

Зазначене переконливо свідчить про значну перспективність впровадження кластерної форми співробітництва економічних суб'єктів і доцільність проведення дослідження у напрямку ідентифікації перспектив реалізації кластерних ініціатив у автомобільній підгалузі машинобудування.

**Формулювання цілей статті (постановка завдання).** Метою статті є дослідження теоретико-методичних і прикладних аспектів реалізації кластерних ініціатив у автомобільній підгалузі машинобудування.

**Виклад основного матеріалу.** Створення автомобільних кластерів уже традиційно практикується в розвинених країнах світу (табл. 1).

*Таблиця 1*

**Порівняльна характеристика автомобільних кластерів світу [5]**

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	1920	1995	1965
Кількість учасників	688	287	672	900
Кількість працівників	211472 осіб	120245 осіб	211645 осіб	380000 осіб
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, Fiat, Volkswagen	Audi, Mercedes-Benz, Porsche	Toyota, Hyundai, Benz-Damler-Chrysler
Постачальники запасних частин	AK Steel, GE, Goodyear Tire&Rubber, Delphi,	Delphi, Visteon, Johnson Controls, Lear, TRW Automotive,	Behr, Bosch, Ederspacher, Knecht, Mahle, ZF	Weifeng Engine Parts, Guangzhou International Auto Parts

	PPG Auto Glass, Faurecia, United Technologies	Dana, Arvin Meritor, Federal Mogul	Friedrichshafen AG	
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 ЗВО, 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

У світовій практиці 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 активну участь бере уряд країни з метою підвищення конкурентоспроможності того чи іншого регіону, галузі чи підгалузі 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.

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 кластерна ініціатива 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 [6].

Для України, яка наразі належить до країн з низьким рівнем кластеризації національної економіки, вважаємо доцільною реалізацію першої моделі створення кластерних утворень – на базі державно-приватного партнерства з посиленою участю уряду.

У 2015 році провідними фахівцями Інституту економічних досліджень та політичних консультацій було проведено дослідження перспектив створення кластерів в Україні. Експертами було визначено, що найвищий потенціал для успішної реалізації кластерних ініціатив в Україні мають наразі дві галузі – ІТ-галузь і автомобільна промисловість. Вибір автомобільної промисловості як перспективної для формування кластерів обґрунтовувався фахівцями наступним: значним позитивним досвідом у залученні прямих іноземних інвестицій, здійсненні експорту, створенні робочих місць; поточним доволі низьким рівнем розвитку інновацій, потенціалом до розвитку ланцюгів вартості; низьким рівнем міжнародного співробітництва та незначною кількістю спільних структур. Відповідно, автомобільні кластери України мають бути спрямовані на: залучення інвестицій; підвищення обізнаності щодо важливої ролі галузі; розвиток навичок і сприяння зв'язкам між вітчизняними та іноземними компаніями в

середньостроковій перспективі. При цьому, з огляду на початковий етап кластеризації національної економіки України, експертами рекомендується створення не більше 1-2 автомобільних кластерів [4].

Порядок створення кластеру найчастіше включає такі етапи:

Етап 1. Проведення досліджень з метою виявлення наявності умов або потенційних кластерів в тих чи інших регіонах країни.

Етап 2. Визначення потенційних конкурентоспроможних кластерів на підставі аналізу конкурентоспроможності підприємств, що входять до кластеру.

Етап 3. Визначення експертним методом параметрів, за якими ті чи інші підприємства можуть бути віднесені до ядра кластеру.

Етап 4. Збір необхідних статистичних даних.

Етап 5. Визначення меж кластера.

Етап 6. Визначення ядра кластера.

Етап 7. Вивчення зв'язків кластера з виробничими контрагентами, фінансовими інститутами, науково-дослідними та освітніми установами.

Етап 8. Побудова моделі кластера.

Етап 9. Надання рекомендацій із забезпечення ефективного функціонування кластера, в тому числі заходів щодо державної підтримки [7].

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 проєкту Програми ділового партнерства UNIDO. Проєкт 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» [8].

На жаль, даний проєкт не отримав практичної реалізації. Наразі з огляду на здійснення АТО на Сході України та першочергове завдання кластеру щодо залучення іноземних інвестицій, цілком зрозуміло є тимчасова недоцільність рекомендації Донецької, Луганської, Запорізької, Дніпропетровської та Харківської областей як території для розміщення потенційного автомобільного кластеру. Тоді як в інших умовах ці регіони, що володіють потужним промисловим потенціалом, можуть і мають бути рекомендовані до включення до складу потенційних Східного або Центрально-Східного автомобільного кластеру.

Тому у якості альтернатив кластерних ініціатив у автомобільній підгалузі машинобудування України пропонуємо створення двох автомобільних кластерів в Україні – Центрального (Київська, Черкаська, Полтавська та Чернігівська області) та Західного (Закарпатська, Львівська та Волинська області).

Відповідно до Центрального автомобільного кластеру будуть належати такі автомобілебудівні підприємства як ПрАТ «БАЗ», ПАТ «Черкаський автобус», корпорація «Богдан» (Київське та Черкаське відділення), ПрАТ «АвтоКрАЗ» та ПрАТ «Чернігівський автозавод», до Західного автомобільного кластеру – корпорація «Богдан» (Луцьке відділення) та ПрАТ «Єврокар». Також у якості асоційованого члену Західного автомобільного кластеру слід включити ПрАТ «Львівський автобусний завод» – колись легендарне підприємство, що спеціалізувалося на випуску автобусів міського, приміського та туристичного призначення. Ще 2014 року ПрАТ «Львівський автобусний завод» було визнано банкрутом, але в 2018 році було зроблено заяву про відновлення виробництва автобусів. Наразі на заводі тривають ревіталізаційні процеси, але про відновлення повномасштабного виробничого процесу мова поки не йде. Тому асоційоване членство у кластері дозволить ПрАТ «Львівський

автобусний завод» скористатися синергетичним ефектом від розвитку кластеру та у перспективі стати його повноправним членом.

Табл. 2 містить базові параметри потенційних Центрального автомобільного кластеру та Західного автомобільного кластеру.

Таблиця 2

### Потенційні автомобільні кластери України

Назва кластера	Центральний автомобільний кластер	Західний автомобільний кластер
Місце розташування	Київська, Черкаська, Полтавська та Чернігівська області	Закарпатська, Львівська та Волинська області
Основні учасники кластера (автовиробники)	ПрАТ «Бориспільський автозавод», ПАТ «Черкаський автобус», корпорація «Богдан» (Київське та Черкаське відділення), ПрАТ «АвтоКрАЗ», ПрАТ «Чернігівський автозавод»	корпорація «Богдан» (Луцьке відділення), ПрАТ «Єврокар», у перспективі – ПрАТ «Львівський автобусний завод»
Кількість працівників	4564 осіб	1271 осіб
Грошовий оборот	237,33 млн. грн.	67,71 млн. грн.
Основні виробники автомобілів	БАЗ, КрАЗ, Ataman, Богдан, ЧАЗ, Etalon, Hyundai	Volkswagen AG, Богдан, у перспективі – ЛАЗ
Постачальники запасних частин	ПрАТ «3-ій Київський авторемонтний завод», ПрАТ «5-ий Київський авторемонтний завод», ТОВ «Завод Титан», ТОВ «Хюмер – Україна», ТОВ «Костал Україна», Disla, ТМ «BCGUMA», ТМ «Кольчуга», ТОВ «АВ Сплав», ПрАТ «Кременчуцький колісний завод», ПАТ «Полтавський автоагрегатний завод», ТОВ «Автокомпонент плюс»	ТОВ «Джейбіл Сьоркіт Юкрейн», ТОВ «Ядзакі Україна», ТОВ «Гроклін-Карпати», ТОВ «Унгвайер», ТОВ «Форшнер Україна», ТОВ «Джентерм Україна», НВП «Точприлад», ТОВ «Кромберг енд Шуберт Україна», ТОВ «ЛЕОНІ Ваерінг Системс», ПрАТ «Концерн-Електрон», ТОВ «СП Сферос-Електрон»
Наукові (індустріальні) парки-учасники кластера	Науковий парк «Київська політехніка»	Індустріальний парк «Соломоново», ТОВ «Науковий парк Ужгородський національний університет»
Навчальні заклади-учасники кластера	Національний технічний університет України «КПІ ім. Ігоря Сікорського», Національний транспортний університет, Черкаський	Національний університет «Львівська політехніка», Луцький національний технічний університет, Ужгородський національний

	національний університет ім. Хмельницького, Черкаський державний технологічний університет, Кременчуцький національний університет імені Михайла Остроградського, Полтавський національний технічний університет імені Юрія Кондратюка, Чернігівський державний технологічний університет	університет, Мукачівський державний університет
--	---	---

*Джерело:* розроблено автором

Згідно типової процедури обґрунтування доцільності створення кластера, наступним етапом є оцінювання конкурентоспроможності альтернативних потенційних кластерів на підставі результатів оцінювання конкурентоспроможності їх основних учасників. Для цього скористаємося результатами попереднього дослідження щодо інтегрального оцінювання конкурентоспроможності автомобілебудівних підприємств України [9].

Тоді, інтегральний індекс конкурентоспроможності Центрального автомобільного кластеру складе:

$$I_{\text{КПАК}} = f\{0,38;0,44;0,47;0,33;0,59;0,67\} = 0,48 \quad (1)$$

Відповідно, інтегральний індекс конкурентоспроможності Західного автомобільного кластеру буде становити:

$$I_{\text{КПАК}} = f\{0,68;0,40\} = 0,54 \quad (2)$$

Результати розрахунків вказали на те, що обидва потенційних автомобільних кластери характеризуються середнім рівнем конкурентоспроможності.

При цьому рівень конкурентоспроможності Західного автомобільного кластеру є дещо вищим за рівень конкурентоспроможності Центрального автомобільного кластеру.

Але отриманих результатів недостатньо для прийняття рішення щодо вибору більш перспективного потенційного автомобільного кластеру, що актуалізує необхідність проведення додаткових досліджень у напрямку порівняння даних потенційних кластерних утворень.

Фахівцями Німецької консультативної групи було розроблено наступні критерії оцінювання автомобільних кластерів:

– категорія № 1 «Інтернаціоналізація»: здатність до залучення іноземних інвестицій (1.1); потенціал для збільшення та диверсифікації експорту (1.2);

– категорія № 2 «Зайнятість і розвиток навичок»: потенціал для створення істотних і стійких ефектів зайнятості, що охоплюють широкий спектр кваліфікацій (2.1); потенціал для підвищення рівня кваліфікації кадрів (2.2);

– категорія № 3 «Інновації та вдосконалення»: потенціал до інноваційної діяльності (3.1); потенціал до вдосконалення ланцюгів вартості (3.2); потенціал до створення супутніх ефектів у суміжних галузях (3.3);

– категорія № 4 «Критична маса і середовище / Механізми співпраці»: критична маса і висока географічна концентрація гравців (4.1); збалансований склад відносно розміру та форми власності (4.2); існуючі формальні та неформальні платформи для співпраці (4.3); інтерес до спільної діяльності в напрямку розвитку кластера (4.4);

– категорія № 5 «Набір інструментів і механізмів»: потенціал для розробки та тестування широкого спектру інструментів і механізмів (5.1); покриття різних сфер політики та послуг, що надаються (5.2); можливості для тестування різних інституційних підходів (5.3) [4].

Прийнявши задані критерії за основу, експертній групі було запропоновано оцінити пропоновані потенційні автомобільні кластери України наступним чином:

- 1 бал – кластер в повній мірі не відповідає критерію;

- 2 бали – кластер більшою мірою не відповідає критерію, ніж відповідає;
- 3 бали – кластер більшою мірою відповідає критерію, ніж не відповідає;
- 4 бали – кластер загалом відповідає критерію;
- 5 балів – кластер в повній мірі відповідає критерію.

Також перед експертами було поставлено завдання щодо оцінювання вагомості критеріїв: 1 бал – критерій не важливий; 2 бали – критерій скоріше не важливий, ніж важливий; 3 бали – критерій скоріше важливий, ніж не важливий; 4 бали – критерій важливий; 5 балів – критерій дуже важливий.

Табл. 3 містить результати експертного оцінювання вагомості критеріїв відбору автомобільних кластерів, табл. 4 і табл. 5 – результати експертного оцінювання потенційних автомобільних кластерів України.

Таблиця 3

**Вагомість критеріїв оцінювання автомобільних кластерів  
(за переконанням експертної групи)**

Категорії	Бальні оцінки критеріїв експертами															Ваговий коефіцієнт
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
Інтернаціоналізація	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	5	4	4	5	4	0,21
Зайнятість і розвиток навичок	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	5	5	4	5	0,21
Інновації та вдосконалення	5	4	5	4	5	5	4	5	5	4	5	4	5	5	4	0,23
Критична маса і середовище / Механізми співпраці	3	3	4	4	3	4	3	4	4	4	3	4	3	3	4	0,18
Набір інструментів і механізмів	3	3	4	3	4	4	3	3	4	4	4	4	3	3	3	0,17

Джерело: складено автором

Таблиця 4

### Експертні оцінки потенційного Центрального автомобільного кластеру

№ з/п	Бальні оцінки критеріїв експертами*															Середній бал**
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
<b>Категорія № 1 «Інтернаціоналізація»</b>																
1.1	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4	5	4	4	4	3,93
1.2	4	4	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3,87
Середня бальна оцінка кластера за категорією																3,90
<b>Категорія № 2 «Зайнятість і розвиток навичок»</b>																
2.1	4	5	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4,13
2.2	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	3	4	3,73
Середня бальна оцінка кластера за категорією																3,93
<b>Категорія № 3 «Інновації та вдосконалення»</b>																
3.1	4	4	5	4	4	4	4	4	5	4	4	5	4	4	4	4,20
3.2	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	5	4	4	3	3,87
3.3	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	5	4	4	4	4,13
Середня бальна оцінка кластера за категорією																4,07
<b>Категорія № 4 «Критична маса і середовище / Механізми співпраці»</b>																
4.1	3	3	3	4	3	4	4	4	3	4	3	4	3	4	3	3,47
4.2	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	4	3	3	3	3,13
4.3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3,07
4.4	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3,20
Середня бальна оцінка кластера за категорією																3,22
<b>Категорія № 5 «Набір інструментів і механізмів»</b>																
5.1	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	3,80
5.2	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3,87
5.3	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4,07
Середня бальна оцінка кластера за категорією																3,91

Джерело: складено автором за даними оціночних листів; розраховано автором

Таблиця 5

### Експертні оцінки потенційного Західного автомобільного кластеру

№ з/п	Бальні оцінки критеріїв експертами*															Середній бал**
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
<b>Категорія № 1 «Інтернаціоналізація»</b>																
1.1	5	4	5	4	4	5	5	4	4	4	5	5	4	5	4	4,47
1.2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	5	4	4,13
Середня бальна оцінка кластера за категорією																4,30
<b>Категорія № 2 «Зайнятість і розвиток навичок»</b>																
2.1	5	4	4	4	5	5	5	4	4	5	5	5	5	4	4	4,53
2.2	3	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	2	3	2,81



Середня бальна оцінка кластера за категорією																3,67	
Категорія № 3 «Інновації та вдосконалення»																	
3.1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4,00
3.2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3,93
3.3	4	4	4	4	5	4	4	5	4	4	4	3	4	4	4	4	4,07
Середня бальна оцінка кластера за категорією																4,00	
Категорія № 4 «Критична маса і середовище / Механізми співпраці»																	
4.1	5	4	5	5	4	4	5	4	4	4	5	4	4	4	5	4	4,40
4.2	4	4	4	3	4	3	4	3	4	4	4	4	3	4	4	4	3,73
4.3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	3	4	3	4	3,60
4.4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4,13
Середня бальна оцінка кластера за категорією																	
Категорія № 5 «Набір інструментів і механізмів»																	
5.1	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3,87
5.2	4	3	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	3	4	3,73
5.3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3,87
Середня бальна оцінка кластера за категорією																3,82	

*Джерело:* складено автором за даними оціночних листів; розраховано автором

Експертна оцінка Центрального автомобільного кластеру складає:

$$E_{AK} = 0,21 \cdot 3,90 + 0,21 \cdot 3,93 + 0,23 \cdot 4,07 + 0,18 \cdot 3,22 + 0,17 \cdot 3,91 = 3,83 \quad (3)$$

Західний автомобільний кластер експерти оцінили наступним чином:

$$E_{AK} = 0,21 \cdot 4,30 + 0,21 \cdot 3,67 + 0,23 \cdot 4,00 + 0,18 \cdot 3,97 + 0,17 \cdot 3,82 = 3,96 \quad (4)$$

Результати експертного оцінювання пропонованих потенційних автомобільних кластерів вказали на доцільність реалізації у якості пілотного проекту зі створення першого автомобільного кластеру України формування Західного автомобільного кластеру.

**Висновки і перспективи подальших досліджень.** Теоретико-методичні результати дослідження підтверджуються певною мірою й намірами практиків: так, у листопаді 2019 року на базі ПрАТ «Єврокар» відбувся «Форум ініціатив. Кластери Закарпаття», де розглядалися перспективи та порядок реалізації Закарпатської автомобільної кластерної ініціативи і її важливість для соціально-економічного розвитку регіону. У якості необхідних передумов для створення автомобільного кластеру в

Україні практики називають: відродження існуючих і визначення нових спеціальних економічних зон, територій пріоритетного розвитку і підсилення державних гарантій для інвесторів на законодавчому рівні; прийняття законопроектів, що наповнюють фіскальними та податковими стимулами діяльність індустріальних парків; розробка ефективних економічних інвестиційних стимулів (або припинення втручання і тотального контролю); створення нової ефективної інвестиційної моделі України та демонстрація таких переваг на міжнародних майданчиках співпраці; будівництво інноваційної економіки, створення та залучення українських ІТ до промисловості і зокрема до роботи кластеру; впровадження регіональних економічних ініціатив розвитку; законодавче врегулювання дуальної освіти [10]. Тобто перспективу подальших досліджень складає розроблення дієвого механізму сприяння та підтримки кластерних ініціатив у автомобільній підгалузі машинобудування.

### **Література**

1. Портер М. Конкуренция; пер. с англ. М.: Издательский дом «Вильямс», 2005. 608 с.
2. Шевченко І.Ю. Регулювання розвитку автомобілебудування на засадах гармонізаційного підходу: дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук. К. 2019. 622 с.
3. Рябченюк Ю. Автомобильные кластеры в системе региональной экономики. URL:  
[http://www.naco.ru/publications/autobiznes\\_ryabchenuk.html](http://www.naco.ru/publications/autobiznes_ryabchenuk.html)
4. 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.

5. Кам'янська О., Боярин Ю. Світовий досвід формування та розвитку автомобільних кластерів // Економічний аналіз. 2012. Т. 11(3). С. 241–244.
6. Шевченко І.Ю. Автомобільний кластер як прогресивна форма державно-приватного партнерства в автомобільній індустрії. URL: <http://www.economy-confer.com.ua/full-article/3459>
7. 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.
8. 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=VUkrainiStvoriuvatimutAvtomobilniiKla ster>
9. Шевченко І.Ю. Інтегральна оцінка конкурентоспроможності автомобілебудівних підприємств України // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: Збірник наукових праць Харківського національного автомобільно-дорожнього університету. 2018. № 2(21). С. 211-233.
10. Форум ініціатив. Кластери Закарпаття. URL: <https://ukrautoprom.com.ua/forum-iniciativ-klasteri-zakarpattya>

### **References**

1. Porter M. Konkurenciya; per. s angl. M.: Izdatelskiy dom «Vilyams», 2005. 608 p.
2. Shevchenko I.Ju. Reghuljuvannja rozvytku avtomobilebuduvannja na zasadakh gharmonizacijnogho pidkrodu: dysertacija na zdobuttja naukovogho stupenja doktora ekonomichnykh nauk. K. 2019. 622 p.

3. Ryabchenyuk Yu. Avtomobilnye klasteri v sisteme regionalnoy ekonomiki. URL: [http://www.naco.ru/publications/autobiznes\\_ryabchenuk.html](http://www.naco.ru/publications/autobiznes_ryabchenuk.html)
4. Voghler B., Sakha D., Krasovs'ka O. Prohrama pidtrymky klasteriv v Ukraini: pryncypy rozrobky ta ključovi osoblyvosti. K.: Instytut ekonomichnykh doslidzhenj ta politychnykh konsuljtacij, 2015. 18 p.
5. Kam'jans'ka O., Bojaryn Ju. Svitovyj dosvid formuvannja ta rozvytku avtomobilnykh klasteriv // Ekonomichnyj analiz. 2012. T. 11(3). P. 241–244.
6. Shevchenko I.Ju. Avtomobilnyj klaster jak prohresyvna forma derzhavno-pryvatnogo partnerstva v avtomobilnij industriji. URL: <http://www.economy-confer.com.ua/full-article/3459>
7. Khasanov R.Kh. Klaster – kak forma realizatsii gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v ramkakh regionalnoy promyshlennoy politiki // Regionalnaya ekonomika: teoriya i praktika. 2009. № 13(106). P. 75–80.
8. V Ukraini stvorjuvatymutj avtomobilnyj klaster. Novyny Ministerstva ekonomichnogo rozvytku i torhivli Ukrainy vid 7 travnja 2013 roku. URL: <http://me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id=62b76c59-54d6-47ab-8729-1831493329ec&title=VUkrainiStvoriuvatimutAvtomobilniiKlaster>
9. Shevchenko I.Ju. Integhraljna ocinka konkurentospromozhnosti avtomobilebudivnykh pidpryjemstv Ukrainy // Problemy i perspektyvy rozvytku pidpryjemnyctva: Zbirnyk naukovykh pracj Kharkivsjkogho nacionaljnogho avtomobiljno-dorozhnjogho universytetu. 2018. № 2(21). P. 211–233.
10. Forum inicyativ. Klasteri Zakarpattja. URL: <https://ukrautoprom.com.ua/forum-inicyativ-klasteri-zakarpattya>