

УДК 631.15:330.59

ФОРМИРОВАНИЕ АВТОПРОМЫШЛЕННОГО КЛАСТЕРА В КАЗАХСТАНЕ

Мира Амирхановна КОШИМОВА

к.э.н., доцент кафедры «Экономика», Каспийский государственный университет технологий и инжиниринга им. Ш. Есенова

Аннотация. В статье рассмотрены направления формирования автопромышленного кластера в стране. Освещена система отраслевого подхода, которая основана на горизонтальных связях, в то время как кластерный подход предполагает и вертикальные связи. Автором предложены меры государственного регулирования формирующегося автопромышленного кластера и входящих в кластер производств, способных быстро реагировать на потребности покупателей. Выявлены подходы по концентрации кластера в географическом отношении, при котором близкое расположение способствует усилению многих преимуществ в повышении производительности и инновациях производств.

Рассмотрено использование логистических услуг регионального автопромышленного кластера, при которых их основной функцией является соединение процесса производства продукции с ее реализацией, хранением и первичной промышленной переработкой.

Ключевые слова: автопромышленный кластер, государственное регулирование, логистические услуги.

Ключові слова: автопромисловості кластер, державне регулювання, логістичні послуги.

К числу приоритетных направлений экономической политики, направленных на повышение конкурентоспособности государства, производств, продукции относится создание отраслевых кластеров.

Создание автопромышленного кластера как будущего промышленного комплекса является частью Программы форсированного индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2010-2014 годы и относится к числу проектов республиканского значения.

В последнее десятилетие кластеры служат наиболее успешным инструментом экономического развития регионов в западных странах. Концепция кластера представляет новый способ ведения национальной экономики, а также указывает на

Анотация. У статті розглянуто напрями формування автопромислового кластера в країні. Висвітлена система галузевого підходу, яка заснована на горизонтальних зв'язках, в той час як кластерний підхід передбачає також вертикальні зв'язки. Автором запропоновані заходи державного регулювання несформованого автопромислового кластера та виробництв, які входять у кластер, здатних швидко реагувати на потреби покупців. Виявлено підходи по концентрації кластера в географічному відношенні, при якому близьке розташування сприяє посиленню багатьох переваг у підвищенні продуктивності та інноваціях виробництв.

Розглянуто використання логістичних послуг регіонального автопромислового кластера, при яких їх основною функцією є з'єднання процесу виробництва продукції з її реалізацією, зберіганням та первинною промисловою переробкою.

новые роли компаний, правительств и других организаций. Опыт многих стран и регионов мира показывает, что кластеры действительно способствуют повышению производительности и росту благосостояния там, где они используются.

Кластер или промышленная группа – это группа географически соседствующих взаимосвязанных компаний и связанных с ними организаций, действующих в определенной сфере и характеризующихся общностью деятельности и взаимодополняющих друг друга [1]. Кластеры принимают различные формы в зависимости от своей глубины и сложности, но в большинстве случаев включают в себя компании готового продукта или сервисные компании; поставщиков специализированных факторов производства,

компонентов, машин, а также сервисных услуг; фирмы в сопутствующих отраслях.

Кластеры зачастую возникают естественным путем, примером может послужить формирующийся агропромышленный кластер. Кластерное развитие – это основное направление в области повышения конкурентоспособности Казахстана на мировом рынке. Гарантией тому является его успешное применение в высокоразвитых странах, как США, Япония, Германия, Италия. Кластерное развитие в Казахстане принесет не только прямую экономическую пользу, но и позволит более эффективно взаимодействовать частным и государственным секторам экономики.

В настоящее время в Казахстане доминируют сырьевые отрасли промышленности. Развитие на их основе дополнительных секторов экономики, которые будут взаимодействовать друг с другом, выведет Казахстан на новый уровень экономического развития. Кластеры позволяют решить или смягчить негативное действие организационных проблем, возникающих в более изолированных географических регионах и в фирмах с большой интеграцией по вертикали. Кластеры повышают ценность стимулов внутри производств для достижения более высокой производительности. Объединение усилий, направленных на исследование и развитие, изготовление компонентов, сборку, маркетинг, поддержку заказчиков, а также другая деятельность могут облегчить внутренние потоки ресурсов и информации, что приведет к повышению конкурентоспособности предприятия в целом.

Существующая система отраслевого подхода фокусируется на горизонтальных связях, в то время как кластерный подход акцентирует внимание и на важности вертикальных отношений между предприятиями разных сфер и на взаимозависимом симбиозе, основанном на синергизме. Кроме того, кластерная перспектива изменяет роль правительства и характер государственного вмешательства.

Входящие в кластер производства часто оказываются способными более адекватно и быстро реагировать на потребности покупателей. Концентрация кластера в географическом отношении происходит в связи с тем, что близкое расположение способствует усилению многих преимуществ в повышении производительности и инновациях.

Снижаются затраты при совершении сделок, улучшается создание и обмен информацией, местные организации с большой готовностью

реагируют на специализированные потребности кластера, а давление со стороны аналогичных фирм становятся более ощутимыми. Кластеры представляют собой комбинацию конкуренции и кооперации. Присутствие на рынке многих соперников и сильных стимулов часто подчеркивает интенсивность конкурентной борьбы в кластерах.

В этой связи, на наш взгляд, необходимо определить права и обязанности интегрированных в кластер предприятий и организации, которые должны предусматривать заинтересованность и повышение ответственности в увеличении производства конечной конкурентоспособной продукции.

В результате взаимодействия целых групп отраслей внутри кластеров способствовало росту занятости, инвестиций и ускорило распространение передовых технологий в национальной экономике.

Страны Европейского Союза приняли шотландскую модель кластера, при которой ядром такого совместного производства становится крупное предприятие, объединяющее вокруг себя небольшие фирмы. Существует и итальянская модель – более гибкое и «равноправное» сотрудничество предприятий малого, среднего и крупного бизнеса [2]. Опыт этих стран показал, что кластерный подход служит основой для конструктивного диалога между представителями предпринимательского сектора и государства. Он позволил повысить эффективность взаимодействия частного сектора, государства, торговых ассоциаций, исследовательских и образовательных учреждений в инновационном процессе.

В постсоциалистических странах более широкое распространение получили кластерные принципы организации производственного взаимодействия на региональном уровне. Этот подход предоставляет большие возможности, как для повышения конкурентоспособности местного бизнеса, так и для повышения эффективности экономической политики региональной власти.

Следует отметить, что границы кластеров могут выходить за политические границы. Есть пример европейского кластера фирмы Германии и Швейцарии по производству химикатов.

В условиях развивающейся экономики кластеры содержат меньшее число участников, и отличаются по своему социальному составу. Недостаточное количество кластеров в развивающихся странах не означает, что эти страны

неспособны к участию в конкурентной борьбе, но оно замедляет совершенствование и повышение производительности. Для повышения доходов, заработной платы и уровня жизни необходимо повышать производительность и ценность выпускаемой продукции. Чтобы регион смог работать более производительнее, наращивал возможности, совершенствовал продукцию и технологические процессы, кластер должен развиваться. В противном случае ему не удастся противостоять естественному процессу роста локальных издержек и другие регионы, с более низкими факторными издержками или предлагающие большие субсидии, получают преимущество в данном производстве [3].

Применение кластерного подхода позволяет достигать ускоренного развития малого и среднего предпринимательства. Географическая близость участников в полной мере позволяет использовать кластерный подход в автомобильной промышленности. Наиболее перспективно развитие агропромышленного кластера, в котором особую значимость приобретает предприятие «АЗИЯ АВТО», целью которого является создание автомобильной промышленности, позволяющей выпускать конкурентоспособные автомобили, обеспечивающей потребности населения Казахстана и части ближайших стран.

АО «АЗИЯ АВТО», дав старт отечественному автомобилестроению 9 лет назад, продолжает оставаться флагманом новой отрасли. В ближайшие годы выпуск автомобилей обещает стать ключевой точкой роста экономики не только Восточного Казахстана, но и всего транспортно-машиностроения республики: группа компаний «БИПЭК АВТО», в которую входит и «АЗИЯ АВТО», является основой создания автомобильного кластера [4].

Стратегия «АЗИЯ АВТО» подразумевает поэтапное формирование автомобильного кластера – создание автосборочного завода; открытие в нем окрасочного и сварочного производства, развитие сети продаж и сервисного обслуживания. Становление завода призвано стимулировать формирование в Казахстане смежных производств автокомпонентов, комплектующих и запасных частей, таких как аккумуляторы, шины, стекло, электротехника, метизы и др.

Одна из целей программы форсированной индустриализации – повышение производительности в машиностроении до 52 тыс. долларов. На «АЗИИ АВТО» этот показатель уже сегодня составляет 188 тыс. долларов на одного работника.

С выходом завода полного цикла на проектную мощность этот показатель возрастет до 450 тыс. Объем инвестиций составит более 514 млн. долларов. Выход на проектную мощность потребует создания 12 тыс. новых рабочих мест. Производство обеспечит дополнительно 68,6 млн. долларов в виде ежегодных отчислений в бюджет и 1,04 млрд. долларов экспортной выручки. Данный проект одновременно отвечает задачам развития высокотехнологичного производства с высокой долей казахстанского содержания, стимулировал социальное развитие и модернизацию несырьевых отраслей. В настоящее время на всех казахстанских автопроизводствах практикуется крупноузловая SKD-сборка. Она не дает возможности развития производства автокомпонентов и повышения уровня казахстанского содержания – недостаточно объемов [5].

В условиях Таможенного союза проект «АЗИЯ АВТО» позволяет преодолеть этот барьер за счет углубления степени переработки. Завод освоил выпуск 18 моделей автомобилей ведущих мировых брендов. Группа компаний «БИПЭК АВТО» начала строительство еще одного завода, теперь уже полного цикла, который выйдет со своей продукцией на внешние рынки, принося стране ежегодно 1,04 миллиарда долларов экспортной выручки.

Один из ярких примеров индустриально-инновационного развития Казахстана – «АЗИЯ АВТО» стало лидером по динамике фундаментальной эффективности производства среди предприятий республики. К такому заключению пришли эксперты российского эколого-энергетического агентства «Interfax-ЭРА» в рамках исследования 194 производственных предприятий Казахстана. Показатели энергоэффективности и экологической безопасности «АЗИИ АВТО» превысили средний для отечественных производств уровень в 12 раз.

Автомобили KIA вышли по продажам на 3-е место в Казахстане и с казахстанскими партнерами продолжено расширение модельного ряда данного бренда на «АЗИИ АВТО». Качество их, как показало время, не вызывает у потребителя никаких претензий и спрос даже превышает предложение. На «АЗИИ АВТО» выпускают четыре чешских моделей. В том числе представительского класса – Skoda Superb и одну из новейших разработок компании – Skoda Yeti. По главному показателю – качеству выпускаемой продукции предприятие входит в число четырех лидеров среди других заводов по всему миру, со-

бирающих данные модели.

В рамках соглашения о промсборке, подписанного в июне 2010 года между Правительством РК и АО «АЗИЯ АВТО», казахстанский автосборочный завод работает над проектом создания в Усть-Каменогорске крупнейшего в республике автопромышленного кластера. На площадке планируется комплекс производств по сварке, окраске кузова и выпуску комплектующих мощностью 120 тыс. единиц в год.

Следует отметить рациональность выбранной для строительства нового завода площадки с точки зрения логистики и уже созданную в этой зоне развития бизнеса инженерную инфраструктуру и отметить схожесть развития автомобильного рынка в России и Казахстане, потенциала его расширения как в плане первичного обретения новых автомобилей, так и замены устаревших моделей. Перспективы продаж значительны серьезные, с учетом темпов роста рыночных потребностей запуск первой очереди производства запланирован на 2015 год (90 тыс. автомобилей в год), запуск второй очереди – ежегодно еще 30 тыс. автомобилей – ожидается в 2017 году. В качестве рынков сбыта продукции будущего предприятия определены Казахстан, Сибирский и Дальневосточный федеральные округа России, страны Центральной Азии и Закавказья.

Партнерство холдинга АвтоВАЗа насчитывает полтора десятилетия. На АвтоВАЗе будет дан старт сразу нескольким моделям на глобальной платформе Renault-Nissan-АвтоВАЗ. Цена автомобилей Lada по-прежнему останется самой привлекательной на рынке, но по уровню технологий и качества марка выйдет на новый уровень. С выходом на проектную мощность проект станет самым крупным в казахстанской машиностроительной отрасли. Он даст более 1,5 миллиарда долларов в виде прироста ВВП и 87 миллионов долларов в виде бюджетных отчислений ежегодно. Предусмотрены этапы развития проекта, вопросы поставок продукции предприятия на сопредельные рынки, а также перспективы государственной поддержки совместного проекта ОАО «АвтоВАЗ» и АО «Азия Авто».

Проект является частью государственной программы форсированного индустриально-инновационного развития РК, Карты индустриализации РК и ряда других государственных программ.

Интеграция различных отраслей промышленности внутри одного кластера позволит полу-

чить значительные выгоды. По нашему мнению, кластеризация промышленности приведет к следующим положительным моментам:

1. Внутри кластера будут успешно развиваться взаимоотношения между субъектами, которые помогут конечному продвижению товара и получению прибыли.

2. Появление интегрированных формируемых внутри кластера будет способствовать обоснованному формированию материально-технической базы на целостной основе. Наличие взаимосвязанных предприятий по ремонту и производству техники, а также потребители этой техники будут общаться с минимальным числом посредников и наиболее полно учитывать потребности друг друга.

3. Предприятиям, объединенным внутри кластера гораздо легче защититься от внешней агрессии.

4. Улучшится социальное положение производителей за счет развития инфраструктуры внутри кластера. Появятся новые рабочие места, повысится уровень жизни.

При формировании и развитии кластеров на автомобильном рынке преследуется следующая цель – создание условий для расширения внутреннего производства и повышения конкурентоспособности продукции отечественного производства на основе формирования интеграционных связей и совершенствования государственного регулирования.

Для достижения указанной цели, по нашему мнению, необходимо решить следующие основные задачи:

- разработка механизмов взаимодействия участников кластера;
- развитие сырьевой базы на основе агроиндустриальных технологий;
- внедрение инновационных и высокотехнологичных производств;
- решение проблем подготовки кадров;
- разработка технических регламентов и стандартов, гармонизированных с международными;
- расширение объемов продажи на внутреннем и внешних рынках;
- формирование брэндов предприятий автомобилестроения.

Для достижения намеченных целей в структуре автопромышленного кластера в современных условиях значительную роль играют логистические услуги, которые по своим функциям наиболее близки к производственной инфраструктуре. Однако, в отличие от производственной

инфраструктуры, в логистических услугах продолжается процесс производства товаров до приемлемого для продажи уровня. В логистических услугах регионального автопромышленного кластера, этот процесс последовательно осуществляется во взаимосвязанных звеньях логистических услуг.

Основной функцией логистических услуг является соединение процесса производства продукции с ее реализацией, хранением и первичной промышленной переработкой. Применительно к условиям рыночной экономики, требуется обоснование стратегических ориентиров их развития, учитывающих разносторонние интересы как участников технологической цепочки продвижения продуктов, так и конечных потребителей - населения, проживающего на той или иной территории.

Качество такого рода услуг должно оцениваться не только количеством материальных ресурсов, поставленных потребителям, но и экономичностью самой системы снабжения, ее способностью удовлетворять потребности предприятий в материальных ресурсах в установленные планом сроки и в требуемом ассортименте». Если выразить этот принцип другими словами, то получится основной принцип логистики: доставлять продукцию в нужном количестве, в нужное время, в нужное место, в нужном ассортименте.

Решение проблемы оптимизации системы

логистических услуг нами видится в качественном анализе хозяйственных связей посредством межотраслевого баланса. Необходимо совершенствование межрайонных экономических связей, т.е. определение эффективной структуры хозяйственных связей, выбор той или иной ее формы обуславливают дальнейшую оперативную работу изготовителей, потребителей продукции и органов материально-технического снабжения; позволяют установить, с какими звеньями товаропроводящей сети предприятие вступает во взаимоотношения при закупке и реализации товаров производственно-технического назначения.

Основными тенденциями современного развития экономики развитых стран являются корпоратизация, концентрация производства, интернационализация.

Логистизация в определенной степени является следствием данных тенденций. Формирование логистических систем на различных уровнях-это своего рода концентрация логистического обслуживания материальных потоков. За счет получения эффектов синергии логистизация позволяет повысить конкурентоспособность продукции, снизить издержки на всем пути движения материального потока, синхронизировать и изменять при необходимости направления передвижения материальных, финансовых и информационных потоков и, таким образом, повысить управляемость и устойчивость всей экономической системы.

Список использованных источников

1. Акчурин А. Г. К анализу конкурентоспособности автомобильного транспорта в системе ТКК / А. Г. Акчурин // Поиск. — Алматы, 2006 г. — № 3 (2).

2. Кайгородцев Л. Л. Система продовольственной безопасности / Л. Л. Кайгородцев // Вестник Алтайского государственного аграрного университета. — 2006. — № 4 (24). — С. 74– 79.

3. Акчурин А. Г. Исследование конкурентоспособности автомобильного транспорта в систе-

ме транспортно-коммуникационного комплекса / А. Г. Акчурин // Вестник КазАТК. — Алматы.

4. Казахстан за годы независимости 1991–2007. Статистический сборник. — Астана, 2008 — 254 с.

5. Королев И., Жуковская В., Чертко Н. Импорт и продовольственная безопасность России / И. Королев, В. Жуковская, Н. Чертко // Мировая экономика и международные отношения. — 2007. — № 11. — С. 13–20.