

АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ ЯК ЧИННИК ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ РЕГІОНУ

© Васелевський М., Петецький І., 2011

Розміщення автомобільної промисловості виявляє тенденції до творення просторових скупчень, які називають кластерами підприємств. Вони з'являються внаслідок коопераційних зв'язків, утворених через фірми, що знаходяться у верхніх частинах ланцюга поставок автомобілів. Тенденцію таку показує, зокрема, масштаб розвитку цієї промисловості в трьох осередках в Польщі – Тихах, Глівіце і Бельську-Бялей, які до кінця 2005 року акумулювали найбільше інвестиційних вкладень після 1990 року – понад 85% а також мали найвищий рівень працевлаштування – понад 50% в масштабі всього воєводства. Розвиток підприємств автомобільної галузі в тих містах опирався на виробництво автомобілів. Цей вид продукції є дуже капіталомісткий і виявляє потребу у великій кількості працівників. Додатково, через постачальницькі ефекти, це спричиняє створення скупчень кооперантів в найближчому можливому оточенні цих фабрик.

Розвиток автомобільної промисловості на території, що належить сьогодні до Сілезького воєводства, розпочався відносно пізно. Перші підприємства почали спеціалізуватися в цій продукції лише в другій половині ХХ століття. Переломною інвестицією в цій сфері було введення в дію в Бельську-Бялей виробництва базових вузлів для складання на Фабриці Легкових Автомобілів (FSO) в Жераню автомобілів Сирена. Подальший розвиток FSO, спричинений закупівлею ліцензії на виробництво моделі Fiat 125, спричинив перенесення Сирени, що там виготовлялася, до Бельська-Бялей. Від цього моменту на території Сілезького воєводства почали виготовлятися легкові автомобілі.

Крім низької економічної ефективності виробництва в нових економічних умовах відкриття кордонів швидко показало технологічну відсталість автомобілів, що виготовлялися в Польщі. Утримання фірм в нових економічних умовах вимагало введення нових моделей автомобілів. Це потягнуло за собою необхідність інвестицій в нові технологічні лінії, не тільки у виробників автомобілів, але також у їх постачальників.

Найбільшу революцію в галузі в першій половині дев'яностих років являла собою приватизація групи FSM. Остаточну приватизаційну угоду було підписано з Fiat. На підставі цієї угоди Fiat охопив 90% внесків в трьох новостворених товариствах [1]:

- виготовлення автомобілів Fiat Auto Poland (FAP) в Тихах і Бельську-Бялей а також об'єднуання декількох важливих постачальників компонентів, наприклад, підприємства FAP в Ченстохові і Бельську-Бялей Вапеніці;
- виготовлення комплектів освітлення на території Сосновця Magneti Marelli Poland;
- виробництво литва для автомобільної промисловості Teksid Poland (підприємства в Скочове і Бельську-Бялей).

Охоплення FSM Fiat дозволило вільне вирішення з вибором постачальників. Деякі з постачальників не розуміли ще правил вільного ринку.

Під кінець 1993 року, відповідно до стратегії фірми, Fiat Auto Poland почав обмежувати свою діяльність в сфері виробництва компонентів і частин, зосереджуючись на виробництві і монтажу кінцевих автомобілів. Цей процес супроводжувався продажем підприємств, що виробляли компоненти. Ця стратегія мала місце не тільки в Польщі, але це був тренд в цілій світовій автомобільній промисловості. Завдяки цьому процесу легше було спеціалізованим фірмам, що виготовляють окремі елементи, проводити технологічний розвиток, ніж одному концерну. У кінці дев'яностих років цей процес ще більш поглибився. Fiat Auto Poland, який свою діяльність обмежив виробництвом двигунів в Бельську-Бялей і монтажу автомобілів в Тихах, розпочав на території Тихського підприємства розвивати *outsourcing* в сфері підмонтажу компонентів на своїх

виробничих лініях. Було це черговим кроком, згідно із світовим трендом розвитку *lean production* на території підприємств монтажу автомобілів. Дотеперішні головні постачальники Fiat були зобов'язані, крім досі веденої доставки компонентів, до їх монтажу в автомобілях, що виробляються. У цей спосіб в Тихих виникло декілька філій найважливіших постачальників Fiat.

Крім перейняття давніх підприємств FSM йшло до викуплення також інших суб'єктів. Як приклад варто навести інвестицію американського Delphi, одного з найбільших автомобільних концернів, який через перейняття Єлесницької філії Бельської Арену розпочав виробництво електричних кабелів до автомобілів.

Іншу групу підприємств-кооперантів представляли малі суб'єкти господарювання. Частина з них, щоб справитися з вимогами автомобільного ринку, змушена була пройти процес модернізації і розбудови виробничих ліній. Деякі, щоб утримати цей профіль виробництва, знайшли стратегічних інвесторів, найчастіше закордонних.

Окремим з них вдалося виконати високі вимоги з сторони покупців, які були одночасно виробниками вищого ряду. Входження в ланцюг поставок для автомобільних підприємств давало меншим фірмам можливість введення в дію масштабного виробництва.

Серед іноземних інвесторів, особливо тих, що інвестували в нові підприємства, переважали фірми великі і дуже великі. Одним з перших інвесторів цього типу був американський концерн TRW, що належить до кола найбільших виробників автомобільних компонентів, призначених до першого монтажу. У 1990 році він відкрив своє перше підприємство на території Ченстохови, створивши фірму TRW Polska. Від початку діяльності вона займається виробництвом елементів безпеки до автомобілів – поясів безпеки і повітряних подушок. Це підприємство було систематично розбудовуване. У другій половині 90 років прийнято рішення про будівництво, також на території Ченстохови, другого підприємства. Тривалі виробничі традиції, і через це відповідне кадрове забезпечення, уможливили останнім часом відкриття в Ченстохові досліджень та розвитку центру систем безпеки концерну TRW.

До найбільших інвесторів належать також великі міжнародні концерни, такі як: Isuzu, Lear, Delphi чи Manuli. Підприємства Isuzu були одними з перших японських фабрик, злокалізованих на території Польщі. Становлять вони найбільшу після 1990 року інвестицію *green-field* на території Тихів. Найбільшим роботодавцем в цій підзоні є американський Lear, який працевлаштовує в себе тепер понад 1300 працівників, виготовляє автомобільні крісла перш за все для підприємств FAP і GM [2].

Сукупний вплив нових інвестицій до автомобільної промисловості Сілезького воєводства виніс в 1990-2005 роках майже 5,7 млрд. USD. Більшість з цих інвестицій являли вкладення в існуючі підприємства, а їх участь в сукупній вартості інвестованого капіталу після 1990 року винесла 54,5%.

Вирішальний вплив на загальну картину розміщення автомобільних підприємств, мають інвестиції у великі і дуже великі підприємства. На протилежному полюсі знаходяться малі підприємства (менше 50 працюючих). На території сілезького воєводства вони охоплюють частку капіталовкладень і працевлаштування в цій галузі. Займаються в основному виробництвом на вторинний ринок, так званий *aftermarket*, розповсюджуючи свої вироби через оптові автомобільні склади і станції обслуговування. Їх входження в ланцюги поставок є практично неможливе з огляду на ряд вимог, що ставляться перед ними. Адже здобуття необхідних сертифікатів якості (тепер ISO TS 16949), що дає можливість розпочати розмови про співпрацю, коштує від 60 до 100 тис. PLN. У випадку домовленості про контракт, необхідне є вироблення прототипу і інструментів до серійного виробництва. В залежності від виду і ступеня ускладнення компонента це пов'язується з видатками на рівні від кількадесят тисяч до декілька мільйонів PLN. Поза необхідністю вкладення такого капіталу потрібно ще володіти відповідною дослідницько-розвиваючою структурою, яка буде в стані удосконалювати даний елемент.

1. Wiedermann K. Czynniki i skutki rozwoju przemysłu motoryzacyjnego na terenie województwa śląskiego. Prace KGP, № 10, Warszawa-Kraków, 2008. 2. Strykiewicz T. Wpływ inwestorów zagranicznych na rozwój regionalny i lokalny. Poznań, 2004.