

ФОРМИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ КЛАСТЕРНЫХ ОБРАЗОВАНИЙ НА ТЕРРИТОРИИ РЕГИОНА (НА ПРИМЕРЕ АВТОМОБИЛЬНОГО КЛАСТЕРА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА)

Рассматривается кластерная политика как процесс интеграции производственных, интеллектуальных и финансовых ресурсов региона, которые могут активно способствовать развитию отдельных отраслей экономики региона. На примере автомобильного кластера в Санкт-Петербурге описаны предпосылки его создания в городе, меры поддержки местных органов власти и дана оценка эффективности функционирования данного кластера. Также рассматривается мультипликативный эффект автомобильного кластера в Санкт-Петербурге.

Ключевые слова:

автомобильная промышленность, государственная поддержка, иностранные инвестиции, кластер, мультипликативный эффект, территориальное развитие, территориальный кластер.

В современной экономике кластеры становятся одной из наиболее эффективных форм интеграции финансового и интеллектуального капитала, обеспечивающей необходимые конкурентные преимущества. В последние годы администрации многих российских регионов разрабатывают «кластерные стратегии», целью которых является создание новых точек роста с помощью «кластерной» политики. Как показывает зарубежный и российский опыт, формирование кластеров способствует эффективной интеграции производственных, интеллектуальных и финансовых ресурсов региона и активно способствует развитию отдельных отраслей экономики региона.

Весь спектр мнений по поводу содержания этого понятия можно разделить на две основные группы. Первое, наиболее распространенное направление, опирается на исследования М. Портера, который первым использовал понятие «кластер» применительно к отраслям и компаниям. Его определение кластера опирается на концепцию ромба национальных преимуществ. Портер рассматривает кластер как «сеть поставщиков, производителей, потребителей, элементов промышленной инфраструктуры, исследовательских институтов, взаимосвязанных в процессе создания добавочной стоимости», и вы-

деляет четыре основных детерминанта национальных преимуществ, складывающихся в рамках кластера: условия для факторов производства, состояние спроса, родственные и поддерживающие отрасли, устойчивая стратегия, структура и соперничество. Наряду с четырьмя базисными факторами он включил в кластер также две независимые переменные: правительство и случай (например, войны или пожары) [4, с. 206]. М. Портер отмечает: «действие системы детерминантов ведет к тому, что конкурентные национальные отрасли не распределены равномерно по всей экономике, а связаны в то, что можно назвать «кластерами» (пучками), состоящими из отраслей, зависящих друг от друга» [5]. В его концепции основной акцент сделан на анализе кластеров как пространственной географической концентрации взаимосвязанных предприятий, специализированных поставщиков услуг, а также связанных с их деятельностью некоммерческих организаций и учреждений в определенных областях, конкурирующих, но вместе с тем и взаимодополняющих друг друга. В рамках этого подхода есть две ярко выраженные составляющие: отраслевая и территориальная. Подобный подход можно найти и у ряда отечественных исследователей, та-

Второй подход изучает кластеры как совокупность институтов развития, поддерживающих инновационных предпринимателей региона и создающих сеть вертикальных и горизонтальных экономических и организационных связей, основанных на рыночных и нерыночных типах трансакций и формирующих единые правила и принципы поведения в рамках этих сетей. Акцент делается на субъектах хозяйствования и формах их взаимодействия. При этом под институтом развития понимается организационно-экономическая структура, содействующая распределению ресурсов в пользу проектов по реализации нового потенциала экономического роста [3, с. 40].

Под кластером в рамках данной статьи мы будем понимать пространственно-географическую концентрацию взаимосвязанных предприятий, специализированных поставщиков услуг, а также совокупность институтов развития, обеспечивающих согласование интересов участников кластера и развитие механизмов их конкурентного взаимодействия. В качестве основных субъектов развития будут рассматриваться крупные производственные компании, производители-поставщики, сервисные компании и другой обслуживающий бизнес.

Одним из основополагающих документов в контексте создания производственно-территориальных кластеров в России является Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. № 1662-р, которая предусматривает создание сети территориально-производственных кластеров, реализующих конкурентный потенциал территорий, формирование ряда инновационных высокотехнологичных кластеров в европейской и азиатской части России.

К настоящему времени использование кластерного подхода уже заняло одно из ключевых мест в стратегиях социально-экономического развития ряда субъектов Российской Федерации и муниципальных образований. Ряд проектов развития территориальных кластеров реализуется в инициативном порядке.

Сегодня в Санкт-Петербурге насчитывается порядка десяти кластерных образований, в частности, в области машиностроения и металлообработки, оптоэлектроники, фармацевтики, IT-кластер, автомобильный, радиологический, судостроительный и др.

Исходя из понимания перспективности и важности кластерной политики в регионах и на федеральном уровне был сформирован ряд механизмов, позволяющих обеспечить гибкое финансирование мероприятий по развитию кластеров. Так, в соответствии с Правилами предоставления средств федерального бюджета, предусмотренных для государственной поддержки регионов, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 22 апреля 2012 г. № 249, на конкурсной основе осуществляется предоставление субсидий субъектам Российской Федерации на финансирование мероприятий, предусмотренных в соответствующей региональной программе. Данный механизм создает возможности для максимально гибкого использования финансовой поддержки субъектов Российской Федерации в целях реализации широкого спектра кластерных проектов.

Санкт-Петербург является одним из передовых регионов, где активно развивается система поддержки кластерных образований. В то же время сами предприятия заинтересованы взаимодействовать друг с другом, так как им такое сотрудничество выгодно с точки зрения повышения конкурентоспособности продукции и снижении издержек. Ярким примером подобного взаимодействия может являться технологический кластер машиностроения и металлообработки Санкт-Петербурга, который был создан в 2009 г. Тогда в него вошли 15 предприятий, в том числе ОАО «Звезда», «Светлана», «Силовые машины» и др. Сейчас в составе кластера уже более 25 предприятий, причем наряду с производственными компаниями в нем участвуют вузы, НИИ, общественные организации, страховые компании. На предприятиях кластера работают около 25 тыс. чел., оборот – 39 млрд руб. в год.

Все предприятия кластера – от малых до больших, от частных до государственных – предоставили информацию о своем технологическом оборудовании, которое они могут предложить для размещения заказа. Таким образом, была выстроена система субконтракции, которая позволила предприятиям активнее задействовать на каждом предприятии имеющиеся ресурсы и существенно экономить средства на поддержание и развитие технологической базы. Одной из проблем является отсутствие законодательных актов, которое бы регулировало отношения между предприятиями. В России пока низка культура взаимоотношений между юридическими лицами – нарушаются сроки поставки, из-

меняются цены, не обеспечивается должное качество продукции и т.п. Одна из задач технологического кластера как саморегулируемой организации – разработка единых стандартов и типового регламента взаимоотношений между предприятиями.

Санкт-Петербург привлекает иностранных инвесторов, в первую очередь, как центр третичного сектора экономики с рыночной инфраструктурой и повышенным спросом на товары и услуги. В соответствии с рейтингом инвестиционной привлекательности регионов 2010–2011 гг., составленным российским аналитическим агентством «Эксперт РА», Санкт-Петербург получил высший инвестиционный рейтинг 1А как регион с максимальным потенциалом и минимальным риском.

Если проследить динамику притока иностранных инвестиций по отраслям с 2004 по 2012 гг., то стоит отметить наибольший интерес со стороны зарубежных инвесторов, в первую очередь, к автомобильной промышленности и строительству. Такая заинтересованность в размещении инвестиций обусловлена тем, что при принятии решения о создании автосборочных производств инвесторов, прежде всего, привлекает внятная инвестиционная политика региона, возможность всесторонней поддержки местных властей в реализации проектов, возможность получения подготовленной промышленной площадки для запуска производства, выгодное географическое положение города с точки зрения близости рынка сбыта и возможности доставки автомобильных компонентов из-за рубежа.

Одна из важных особенностей автомобильного кластера (являющегося новым для Санкт-Петербурга) – существенный мультипликативный эффект, заключающийся в том, что на одно рабочее место в автосборочном производстве в среднем может приходиться 5–7 рабочих мест в сопутствующей инфраструктуре и в смежных отраслях. Автомобильный комплекс Санкт-Петербурга в настоящее время находится на основном этапе развития и уже имеет достаточно полноценную структуру. Вслед за автомобильными заводами в регионе начали открываться производства такие компании как «Сангву Хайтек Рус» (Sungwoo Hitech Rus), «Сэчжонг Рус» (Sejong Rus), «НВХ Рус» (NVH Rus), «Дувон Рус» (Doowon Rus), «Дэвон Рус» (Daewon Rus), «Донхи Рус» (Donghee Rus) и «Шинь Ян Рус» (Shinyoung Rus), которые производят автомобильные комплектующие, начиная от каркасных несущих металлических деталей до кондиционеров, сидений и деталей интерьера. Каждый из этих

поставщиков, разместившихся в индустриальном парке в п. Каменка и п. Шушары Санкт-Петербурга, имеет свою специализацию. Sungwoo Hitech Rus производит силовые элементы кузова, в том числе каркасы и усилители дверей, передние и задние подрамники, каркасы панелей приборов, а также осуществляет сборку переднего модуля автомобиля и капота. SeJong Rus изготавливает компоненты выходной системы, NVH Rus производит обшивку салона, крыш и дверей, DooWon Rus – системы вентиляции и кондиционирования. Сиденья для Hyundai Solaris (а впоследствии других моделей Hyundai и, возможно, Kia) изготавливает Daewon Rus LLC, а DongHee Rus выпускает передние опоры двигателя, люки, задние и передние подвески, топливные баки, педали. ShinYoung Rus специализируется на кузовных деталях [1].

При формировании автомобильного кластера в Санкт-Петербурге изначально не было объективных условий, так как в городе не было предприятий, ранее выпускавших автомобильную технику, был только завод «Карбюратор», который в период «перестройки» был закрыт.

Первым автомобильным заводом в структуре автомобильного кластера в Санкт-Петербурге стал японский завод «Toyota» в п. Шушары Санкт-Петербурга, активную поддержку которому оказывал президент России В.В. Путин. После успешного запуска «Toyota» в 2007 г. вслед за японскими инвесторами активно начали интересоваться Санкт-Петербургом как потенциальной производственной площадкой другие мировые автогиганты, такие как «Дженерал Моторс», «Хендай», «Киа Моторс» и «Ниссан». Большинство из них уже разместили свои производственные мощности на территории города.

В процессе такой политики, когда город активно начал привлекать в регион автопроизводителей, многие эксперты заговорили о проблемах и последствиях, которые могут иметь место, например, что Санкт-Петербург может повторить судьбу американского Детройта, который фактически умер после краха автомобильной промышленности в США; что автопредприятия не смогут обеспечить рабочими местами тысячи петербуржцев, как было обещано властями, ведь по факту на многих заводах все автоматизировано и нет потребности в большом количестве рабочих рук.

По оценкам петербургского экономиста, профессора СПбГЭУ Оксаны Дмитриевой, чтобы городу начал получать дивиденды от тех вложений, которые были сделаны городом – в виде подготовки промышленных

Основные вложенные инвестиции в создание автомобильного кластера в Санкт-Петербурге [2]

Название автомобильных заводов	Сроки реализации	Объем инвестиций, \$ млн
Автомобильный завод компании «Тойота Мотор Корпорейшен»	2005–2007	100
Автомобильный завод компании «Дженерал Моторз»	2003–2008	303
Автомобильный завод компании «Ниссан Мотор Ко., Лтд»	2006–2009	200
Автомобильный завод компании «Хендэ Мотор Компани»	2007–2010	650
Завод по производству автокомплекующих компании «Магна»	2006–2013	103
Промышленный парк группы поставщиков компании «Хендэ Мотор Компани»	2008–2012	200

участков, значительного уменьшения налоговой базы и т.д., – необходимо более 20 лет.

Сравнивая Санкт-Петербург с другими регионами, где действуют автомобильные кластеры, видно, что наши конкуренты не просто организуют сборку автомобилей, но и создают учебные центры (г. Калуга, учебный центр Wolkswagen).

По нашему мнению, автомобильный кластер в Санкт-Петербурге не в полной степени соответствует определению «кластер»: в структуре кластера задействована кооперация производителей, поставщиков компонентов, сервисных компаний, но автомобильный кластер никак не взаимодействует с исследовательскими, научными или образовательными учреждениями, которые могут вносить новые технологии и идеи.

В то же время очевидно, что фактор сохранения приверженности иностранного инвестора петербургскому автомобильному рынку объясняется как наличием выгодного географического положения Санкт-Петербурга и развитием его транспортной инфраструктуры, так и растущей конкурентоспособностью автомобилестроения города. Поэтому иностранные инвесторы стараются сохранить и укрепить свои позиции на данном рынке. Открытым остается вопрос, насколько городу выгоден такой автомобильный кластер,

где по сути своей происходит «отверточное» производство автомобилей.

По данным правительства Санкт-Петербурга, налоговые отчисления от всех производителей автомобилей и расположенных на территории Санкт-Петербурга за 2012 г. составили 2,5 млрд рублей, а нефтедобывающие компании, зарегистрированные в Санкт-Петербурге за этот же год принесли в бюджет города почти 68 млрд руб. [2]. Суммы налоговых отчислений показывают, что экономическая эффективность автопроизводителей не позволяет назвать реализованные проекты выгодными для бюджета города. С другой стороны, функционирование автомобильного кластера создает мощное благоприятное воздействие на сопутствующий бизнес, например на дилерский, логистический, транспортный, клининговый, кейтеринговый и другой обслуживающий бизнес.

На данный момент дать однозначную оценку и прогноз дальнейшего развития автомобильного кластера сложно, так как большинство автопроизводителей только начинают вести политику увеличения доли локализации при производстве автомобилей, что будет способствовать открытию новых производств автомобильных компонентов и ухода от обычной промышленной сборки автомобилей.

Список литературы:

- [1] Банев В. Hyundai наступает на Питер. Открылись семь новых заводов по производству автокомплекующих // газета.ru. – 2010, 8 декабря. – Интернет-ресурс. Режим доступа: http://www.gazeta.ru/auto/2010/12/08_a_3460113.shtml (01.08.2013)
- [2] Гриценко П. Автозаводы принесли бюджету Петербурга 264 млн руб. // Ведомости – 2013, 19 июля. – Интернет-ресурс. Режим доступа: <http://www.vedomosti.ru/auto/news/14358261/avtozavody-ne-zamenyat-neft> (29.07.2013)
- [3] Захарченко В.И., Осипов В.Н. Кластеры как форма территориально-производственной организации. – М.: Знание, 2010. – 258 с.
- [4] Портер М.Э. Конкуренция / Пер. с англ.; уч. пос. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2000. – 290 с.
- [5] Портер М. Международная конкуренция / Пер. с англ. – М.: Международные отношения, 1993. – 651 с.
- [6] Об использовании в России опыта новых индустриальных стран в формировании «институтов развития» и стимулировании инновационного экономического роста // Вопросы экономики. – 2004, № 5.
- [7] Угольников О.Д., Петров А.П., Угольников В.В. Инновационная экономика: региональные кластерные инициативы. – СПб.: изд-во СПбГУСЭ, 2010. – 191 с.