

## ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ КЛАСТЕРНОЙ ПОЛИТИКИ В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ

В статье содержится краткая характеристика кластеров, существующих в Самарской области, проводится сравнительная оценка российского и зарубежного опыта функционирования кластеров на примере автомобильного кластера, а также выявляются и анализируются основные проблемы реализации кластерной политики и пути их решения.

**Ключевые слова:** кластер, конкурентоспособность, инновационные системы, отрасль производства, экономическая система.

Термин «кластер» (англ. cluster – расти вместе) стал популярен среди экономистов с конца 1980-х годов. В западной литературе это понятие было введено в экономическую теорию Майклом Портером: «Кластер – это сконцентрированные по географическому признаку группы взаимосвязанных компаний, специализированных поставщиков, поставщиков услуг, фирм в соответствующих отраслях, а также связанных с их деятельностью организаций (например, университетов, агентств по стандартизации, а также торговых объединений) в определенных областях, конкурирующих, но вместе с тем и ведущих совместную работу» [1]. Именно это определение наиболее полно отражает суть понятия и именно его мы будем считать ключевым.

В настоящее время применение кластерного подхода рассматривается в качестве одного из наиболее эффективных путей развития территорий.

В условиях экономического кризиса и в посткризисный период происходят радикальные изменения во всех сферах экономики и жизни, особую актуальность приобретает задача создания конкурентоспособных отраслей специализации на обновленных рынках.

Не секрет, что в первую очередь сложившаяся кризисная ситуация негативно сказывается на социально-экономическом развитии крупных, индустриально развитых и высокотехнологичных регионов с диверсифицированной экономикой. В их числе оказалась и Самарская область.

В настоящее время наиболее актуальной является Стратегия социально-экономического развития Самарской области до 2020 года, в основу которой был положен кластерный подход [2].

В Стратегии выделено и охарактеризовано шесть сформировавшихся кластеров: автомобильный, авиационно-космический, кластер нефтедобычи и нефтепереработки, химический, транспортно-логистический, туристско-рекреационный. Кратко охарактеризуем каждый из них.

Автомобилестроение является одной из системообразующих отраслей Самарской области. В автомобильном кластере сконцентрировано около 40 % производ-

---

\* © Тюкавкин Н.М., Бузыкина Т.А., 2011

*Тюкавкин Николай Михайлович* (tnm-samara@mail.ru), *Бузыкина Татьяна Александровна* (tatyana-buzukina@yandex.ru), кафедра экономики Самарского государственного университета, 443011, Россия, г. Самара, ул. Акад. Павлова, 1.

ства, 40 % занятых в его сфере, 65 % основных фондов промышленности, 25 % затрат на исследования и разработки, 20 % экспорта Самарской области.

В состав кластера входят предприятия и организации по следующим направлениям деятельности:

- сборочное производство легковых автомобилей;
- производство автокомпонентов, материалов, узлов для автосборочных заводов;
- исследовательские, конструкторские, технологические, консалтинговые организации;
- организации, осуществляющие подготовку кадров для предприятий и организаций кластера;
- финансовые организации, обеспечивающие текущее обслуживание, кредитование, страхование, деятельность на фондовом рынке [2].

**Авиационно-космический кластер** подтвердил конкурентные преимущества, основанные на мощной научно-технологической, конструкторской базе и прорывных управленческих технологиях.

Позитивная динамика обусловлена прежде всего развитием ракетно-космического производства, представленного федеральным государственным унитарным предприятием Государственный научно-производственный ракетно-космический центр «ЦСКБ-Прогресс». Одним из важнейших для предприятий кластера в настоящее время является проект разработки ракеты-носителя «Русь-М», который продолжает комплекс работ по модернизации ракет-носителей «Союз».

По оценкам минэкономразвития региона, сегодня, в условиях мирового финансового кризиса, данный кластер является одним из наиболее успешных. Индекс промышленного производства в данной отрасли составил 1,42.

Как поясняют специалисты министерства, в первую очередь это обусловлено динамичным развитием ракетно-космического производства, представленного ФГНПРКЦ «ЦСКБ-Прогресс», активно участвующим в международных и национальных программах.

**Кластер нефтедобычи и нефтепереработки** Самарской области оказался устойчивым к влиянию мирового финансового кризиса. За январь – октябрь 2009 года нефти добыто 10,7 млн т, что почти на 10 % больше, чем за 10 месяцев 2008 года; газа – 367,1 млн куб. м, что на 40,2 % превышает газодобычу января – октября 2008 года.

Наращивание объемов добычи нефти и газа осуществляется на основе соглашений о сотрудничестве между правительством Самарской области и нефтедобывающими компаниями: ОАО «НК «Роснефть»», ЗАО «Самара-Нафта», ЗАО «Санеко», ОАО «Самараинвестнефть», ЗАО «Татнефть-Самара».

В 2010–2014 гг. ОАО «Самаранефтегаз» направит финансовые средства на реализацию инвестиционных проектов, которые предусматривают ввод в действие новых и простаивающих скважин, ввод новых месторождений, применение нового оборудования и технологий. Все это позволит довести объем добычи нефти с 9,5 млн т в 2008 г. до 11 млн т в 2014 г. Кроме того, принята Целевая газовая программа «Самаранефтегаза» на 2008–2011 гг., которой предусмотрено дополнительное вовлечение в производство 165 млн куб. м газа и доведение уровня использованияпутного нефтяного газа до уровня 95 % к 2012 г.

**Транспортно-логистический** комплекс Самарской области представлен всеми видами транспорта, кроме морского. При этом ведущая роль отведена таким организациям, как филиал ОАО «РЖД» – Куйбышевская железная дорога, ОАО «Международный аэропорт «Курумоч»», ОАО «Самарский речной порт», ОАО «Порт Тольятти», автотранспортным и логистическим компаниям [3].

**Туристско-рекреационный кластер** Самарской области находится в стадии становления. Наиболее перспективным направлением – своеобразным ядром туристско-рекреационного кластера – является Самарская Лука. Это уникальное место – особо охраняемый природно-культурный комплекс, не имеющий аналогов, с множеством памятников природы, истории и археологии. Создание туристско-рекреационного комплекса «Жигулевская жемчужина», целью которого станет не только сохранение имеющихся памятников Самарской Луки с их активным вовлечением в индустрию отдыха, но и возрождение традиционных ремесел, позволит решить ряд социальных задач и вопросов транспортной доступности на правый берег Волги [2]

**Агроиндустриальный кластер** – особая экономическая система, наиболее дезинтегрированная в сравнении с другими базовыми кластерами. Состоит из 7 основных подкластеров: мясопродуктового, зернопродуктового, молокопродуктового, масличного, плодово-овощного, картофельного и свеклосахарного.

Локомотивом развития агроиндустриального кластера Самарской области станет комплекс животноводческих подкластеров, в первую очередь мясопродуктовый и молокопродуктовый [6].

В настоящее время, чтобы придать работе по формированию территориально-производственных кластеров более практический, прагматический характер, ведется обновление Стратегии.

Кластерная политика как инструмент экономического развития обретает заслуженное внимание в нашем регионе, однако ее успешная реализация невозможна без учета ее особенностей и проблем.

Чтобы определить проблемы, связанные с реализацией кластерного подхода, целесообразно выявить трудности, свойственные реализации кластерной политики как таковой, и проблемы, вытекающие из специфики социально-экономической обстановки [4].

Основная особенность, осложняющая реализацию кластерной политики, – это существенные различия, наблюдающиеся между кластерами в зависимости от их отраслевой принадлежности, местоположения и внутренней организации [3].

К сожалению, в правительственных программах не всегда учитывается, что меры по развитию кластеров, доказавшие свою пригодность в одном случае, могут оказаться бесполезными или даже нежелательными в другом.

Отсюда вытекает необходимость оценки целесообразности использования тех или иных инструментов кластерной политики применительно к конкретно взятой ситуации. Каждая страна и регион характеризуются своими особенностями, которые имеют значение для их конкурентоспособности, поэтому при разработке направлений кластерной политики следует учитывать локальные и глобальные тенденции развития. Опыт других стран и территорий, несомненно, важен при определении целей и разработке механизмов реализации кластерной политики.

Другая фундаментальная проблема – повсеместное развитие кластеров с одной и той же специализацией. Воодушевленные широко известными «лучшими практиками», власти фокусируются на инновационных кластерах, пытаясь повысить конкурентоспособность территории. Однако, поддерживая такие кластеры, правительства часто игнорируют вопрос о наличии реальных предпосылок для их образования.

Еще одна проблема – политизированность и многозначность самого термина «кластер». Многие регионы сегодня активно используют кластеры как современный модный бренд. Нередки случаи, когда власти часто называют какую-либо промышленную структуру кластером, надеясь тем самым привлечь дополнительное внимание и инвестиции в регион.

Многозначность термина и путаница в понятиях связана с проблемой недостаточного закрепления кластерной политики в инновационном законодательстве субъектов РФ. Анализ показал, что формирование кластеров предусматривается в законах, регулирующих лишь общие вопросы социально-экономического развития (например, «Стратегия социально-экономического развития Самарской области до 2020 года»)

Чтобы решить данную проблему, необходимо принять закон, который бы закреплял основные понятия и принципы функционирования кластеров применительно к особенностям нашей страны и регионов.

Насколько успешно можно избежать обозначенных проблем, во многом зависит от органов власти – как федеральных, так и региональных.

В качестве примера сравним два автомобильных кластера – российский и немецкий (рис.).

Российский автопром структурно отличается от автопрома других стран.

В первую очередь это проявляется в том, что промышленность нашей страны, российские рынки во многом насыщаются за счет импорта и очень мало экспортируют. Второе отличие заключается в том, что автопром мало инвестируется (см. рис.). В области развития производственных мощностей инвестиции так же малы

Минусом является и низкая производительность труда. Коэффициент производительности в России составляет лишь 3,6, т. е. в среднем в 1,5–3 раза ниже, чем в других странах (см. рис.).

Кластер – не только географическое сосредоточение предприятий, это прежде всего сосредоточение индустрий, которые поддерживают друг друга, питаются из общей научно-технической базы, обмениваются научными разработками.

Российские кластеры – «псевдокластеры», географическое сосредоточение элементов, связь которых достаточно слаба. Кластеров много: поволжский, московский, питерский и т. д. Производственные мощности заводов, особенно в условиях кризиса, полностью покрывают рынок. Лишь 9–12 компаний производителей компонентов локализовались в России. Российские производители автокомпонентов, которые локализовались на рынке, не обладают долей рынка, превышающей 20–25 %.

Немецкие кластеры не только представляют собой сосредоточение одной большой автопромышленной группы, но и включают до 70 % поставщиков, расположенных на небольшом радиусе. Сюда же входят независимые компании, занимающиеся НИОКРом, а также институты и университеты по подготовке кадров.

Автопром в Германии силен не тем, что каждый борется сам за себя, а тем, что сотрудничество между производителями и поставщиками строится по всем возможным направлениям.

Немецкая промышленность питается за счет собственных поставщиков, в российской же промышленности присутствует до 60 % импортных компонентов, АВТОВАЗ использует до 30 % импортных компонентов. К тому же различные инновации зачастую внедряются именно поставщиками.

Подведем итоги реализации кластерной политики в России.

1) Имеющегося масштабного производства недостаточно для того, чтобы полностью сформировать развитие поставщиков. Масштабы достигнуты в ущерб гибкости производства.

2) Поставщики лишь на 5 % соответствуют требованиям международных стандартов. Большая часть поставщиков немасштабны, издержки на 10–15 % выше, чем за рубежом.

3) База сырьевых ресурсов отсутствует, имеет место нехватка базовых технологий (автомобильный лист, литье чугуна, цветных металлов).

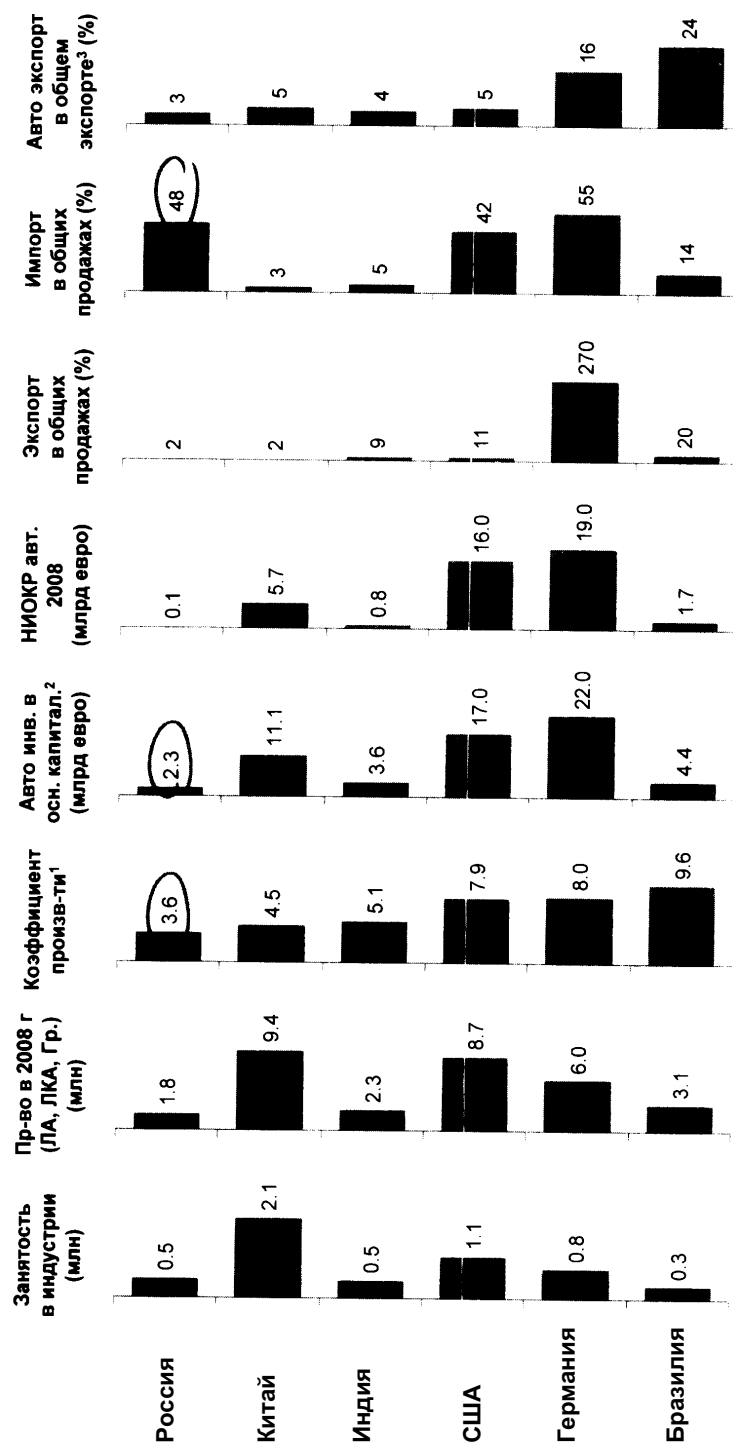


Рис. Сравнение российских показателей производительности, инвестиций, торговли с мировыми показателями (по данным III Межрегионального экономического форума «Самарская инициатива: кластерная политика — основа инновационного развития национальной экономики»)

Примечания. 1. Производительность рассчитывается как соотношение количества произведенных автомобилей на одного работника. 2. Инвестиции — общие инвестиции в фиксированный капитал в автоиндустрии за 2008 г. Для Бразилии — ежегодные инвестиции посчитаны из трехгодичного инвестиционного плана. 3. Данные для общего экспорта не включают природные ресурсы (нефть, газ и т. д.).

4) Практически ни один из российских производителей автокомпонентов не имеет базы НИОКР, как следствие наблюдается низкий уровень сотрудничества.

5) Одним из недостатков является неразвитость дорожной и железнодорожной инфраструктуры, простой на погрузку и на разгрузку, нехватка складских мощностей в регионе, сложности в мультимодальных перевозках.

6) Поддерживающие отрасли промышленности присутствуют частично (авиакосмос, химия и т. д.).

7) Мобильность рабочей силы (способность рабочих переезжать из региона в регион) относительно мала, рабочие недостаточно мотивированы на переезды.

8) Наблюдается низкий рейтинг России по шкалам прозрачности и некоррупционности бизнеса.

Обобщим вышесказанное. Кластерное направление – это, безусловно, мощный рычаг для развития промышленности регионов за счет повышения конкурентоспособности. Помимо этого кластеры предусматривают появление инноваций, а инновации – это развитие. Для того чтобы кластер эффективно функционировал, нужно учитывать ряд факторов, таких как природные особенности и потенциал региона, близость поставщиков, транспортная инфраструктура и т. д.

Кроме того, российское законодательство не предусматривает прямого регулирования кластерной политики через соответствующие законы как на уровне Федерации, так и на уровне регионов. Законы, в которых упоминается понятие «кластер», существуют, но они в основном носят социально-экономическую направленность («Концепция социально-экономического развития Самарской области до 2020 года»).

Чтобы преодолеть эти проблемы, необходимо:

1) принять закон, который бы жестко регулировал основные понятия и положения о кластерах;

2) пересмотреть направления кластерного развития на территории как всей страны, так и Самарской области;

3) стимулировать развитие инноваций и научно-технической базы;

4) развивать связи с поставщиками;

5) развивать транспортную инфраструктуру;

6) ориентироваться на природные и экономические особенности данного региона, а не копировать успешный опыт зарубежных стран.

Перечень этих мер далеко не исчерпывающий, однако их реализация позволит вывести промышленность региона на лидирующие позиции.

### Библиографический список

1. Портер М. Конкуренция. М.: Издательский дом «Вильямс», 2002. 496 с.
3. Горюнов И. Кластерный подход: стратегическое планирование жизненно необходимо для развития предприятий // Поиск. 2005. 20 мая.
3. Стратегия социально-экономического развития Самарской области до 2020 года (постановление Правительства Самарской области от 9.10.2006 г. № 129). URL: <http://www.economy.samregion.ru>.
4. Ягольницер М.А., Марков Л.С. Институциональная среда и развитие инновационных кластеров // Инновационное предпринимательство: барьеры развития и факторы успеха: сб. материалов науч.-практ. конф. / под ред. Н.А. Кравченко, С.А. Кузнецовой, А.Т. Юсуповой. Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, Сиб. центр прикладных экон. исслед., 2009. С. 185–198.

*N.M. Tyukavkin, T.A. Buzykina\**

**THE TROUBLES OF REALIZATION OF CLUSTER POLICY  
IN THE SAMARA REGION**

The article is devoted to the short characteristics of the Samara Region clusters, the comparative estimation of Russian and foreign cluster realization on the moto-car cluster example. The article says that basic cluster policy problems are revealed and analysed, decision ways are considered also.

**Key words:** cluster, competitiveness, innovative systems, industry, economic system.

---

\* *Tyukavkin Nikolay Mihailovich* (tnm-samara@mail.ru), *Buzykina Tatyana Alexandrovna* (tatyana-buzykina@yandex.ru), the Dept. of Economics, Samara State University, Samara, 443011, Russia.