
ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО КЛАСТЕРА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

Дашимолонов Чингис Викторович,

старший преподаватель кафедры экономики и финансов Государственной полярной академии; dchingis@yandex.ru

В статье обсуждается кластерная политика, проводимая в Санкт-Петербурге. На основе данных открытых источников автор дает оценку эффективности функционирования автомобильного кластера в Санкт-Петербурге.

Ключевые слова: кластер, автомобильная промышленность, иностранные инвестиции, государственная поддержка, мультипликативный эффект.

В настоящее время во многих регионах России активно формируются различные кластеры. Термин «кластер», как и в свое время «инновации» или «модернизация», фактически идет красной нитью во многих стратегических или программных документах социально-экономического развития регионов. Многие чиновники или разработчики таких программ развития территорий часто кластером называют обычную группу предприятий, взаимодействующих друг с другом. Однако термин «кластер» имеет четкое определение, данное известным американским экономистом Майклом Портером. По определению Портера кластер – это «сконцентрированная по географическому признаку группа взаимосвязанных компаний, специализированных поставщиков, поставщиков услуг, фирм в соответствующих отраслях, а также связанных с их деятельностью организаций (например, университетов, лабораторий, исследовательских институтов и др.) в определенных областях, конкурирующих, но вместе с тем ведущих совместную работу» [2, 45 с.].

Санкт-Петербург является одним из пионеров движения создания технологических кластеров. В городе уже функционируют порядка десяти кластерных образований, в частности, в области машиностроения и металлообработки, IT-кластер, оптоэлектроники, фармацевтики, автомобильный, радиологический, судостроительный кластер и др.

Одним из основополагающим 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 восточной части России [9].

В настоящее время в Санкт-Петербурге насчитываются порядка десяти кластерных образований, в частности, в области машиностроения и металлообработки, IT-кластер, оптоэлектроники, фармацевтики, автомобильный, радиологический, судостроительный кластер и др.

В соответствии с рейтингом инвестиционной привлекательности регионов 2010-2011 гг. российского аналитического агентства «Эксперт РА» Санкт-Петербург получил высший инвестиционный рейтинг 1А как региона с максимальным потенциалом и минимальным риском [7].

Если проследить динамику притока иностранных инвестиций по отраслям с 2004 г. по 2012 г., 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.

Правительство Санкт-Петербурга кроме значительных преференций, в частности, на определенный период времени автопроизводители освобождались от уплаты некоторых налогов, передавало компаниям подготовленные участки с подключенными инженерными коммуникациями. Кроме того, эти участки расположены вблизи основной магистрали города – кольцевой автодороги. Бюджетные вливания на развитие данной инфраструктуры для автопроизводителей составляли по разным подсчетам порядка 15-20 млрд руб. Кроме подключения коммуникаций, что само по себе очень дорогостоящее мероприятие, город передал в льготную аренду участки, кадастровая стоимость которых, по данным Комитета по земельным ресурсам Санкт-Петербурга, например территории завода «Тойота» оценена в 4,3 млрд руб. или «Хендай» – в 3,5 млрд руб.

Рассматривая предпосылки создания автомобильного кластера в Санкт-Петербурге, можно отметить, что изначально здесь не было объективных причин для формирования данного кластера, так как в городе не было предприятий, ранее когда-либо выпускающих автомобильную технику. В регионе не работали какие-либо крупные автомобильные предприятия или учебные заведения, специализирующиеся на производстве или обслуживании автотранспорта.

Первым автомобильным заводом в структуре автомобильного класте-

ра в Санкт-Петербурге стал японский завод «Toyota» в п. Шушары Санкт-Петербурга, активную поддержку которому оказывал Президент РФ Владимир 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, когда этот город фактически умер после значительного снижения спроса на автомобили; автопредприятия не смогут обеспечить рабочими местами тысячи петербуржцев, как было обещано властями, ведь по факту на многих заводах все автоматизировано, и необходимость в большом количестве рабочих рук отпадает.

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 *Volksvagen*).

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

По данным правительства Санкт-Петербурга, налоговые отчисления от всех производителей автомобилей, расположенных на территории Санкт-Петербурга, за 2012 г. составили всего 2,5 млрд руб., хотя нефтедобывающие компании, зарегистрированные в Санкт-Петербурге, за этот же год принесли в бюджет города почти 68 млрд руб. [8]. Важно отметить, что автомобильные производители обладают одной спецификой – они не могут обеспечить массовую занятость населения, так как современное производство серьезно автоматизировано.

Таким образом, указанные суммы налоговых отчислений показывают, что экономическая эффективность автопроизводителей не позволяет назвать реализованные проекты выгодными для бюджета города. Для того чтобы Санкт-Петербург сумел вернуть затраченные инвестиции на автопроизводителей при таких налоговых поступлениях потребуется как минимум лет десять.

На данный момент на этапе формирования дать однозначную оценку и прогноз дальнейшего развития автомобильного кластера сложно, но в целом с учетом такого важного показателя, как суммы налоговых отчислений в

городской бюджет, можно утверждать, что функционирование автомобильного кластера в Санкт-Петербурге назвать эффективным сложно.

Список источников

1. Захарченко, В.И. Кластеры как форма территориально-производственной организации [текст] / В.И. Захарченко, В.Н. Осипов. – М.: Знание, 2010.
2. Портер, М.Э. Конкуренция: учеб. пособие [текст] / М.Э. Портер; пер. с англ. – М.: Вильямс, 2000. – С. 206 – 207.
3. Портер, М. Международная конкуренция [текст] / М. Портер; пер. с англ. – М.: Международные отношения, 1993. – С. 153.
4. Об использовании в России опыта новых индустриальных стран в формировании «институтов развития» и стимулировании инновационного экономического роста [текст] // Вопросы экономики. – 2004. – № 5. – С. 40.
5. Угольникова, О.Д. Инновационная экономика: региональные кластерные инициативы: монография [текст] / О.Д. Угольникова, А.П. Петров. – СПб.: СПбГУСЭ, 2010. – 191 с.
6. [Электронный ресурс]. – URL: http://www.gazeta.ru/auto/2010/12/08_a_3460113.
7. [Электронный ресурс]. – URL: http://www.expert.ru/auto/2012/06/08_a_34601234.
8. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.vedomosti.ru/auto/news/14358261/avtozavody-ne-zamenyat-neft>.

ASSESSMENT OF EFFICIENCY OF FUNCTIONING AN AUTOMOBILE CLUSTER IN SAINT PETERSBURG

Dashimolonov Chingis Viktorovich,

Head teacher of the Chair of Economy and Finance, State Polar Academy; dchingis@yandex.ru

In the article the carry out a cluster policy in Saint Petersburg is considered. On the basis of these open sources, the author gives an assessment efficiency of functioning an automobile cluster in St. Petersburg.

Keywords: cluster, the automotive industry, foreign investment, government support, the multiplicative effect.