ИССЛЕДОВАНИЕ

Халилов Н.Р.[1], **Лаврикова Ю.Г.**[1]

[1] *Институт экономики Уральского отделения Российской академии наук, г. Екатеринбург*

Методические подходы к определению оптимальных границ автомобилестроительного кластера в пределах локального экономического района

АННОТАЦИЯ:
В статье приведены подходы к определению территориальных границ кластера, проанализирован субрегиональный автомобилестроительный кластер. Обоснованы административные границы муниципальных образований в качестве границ кластера. Разъяснены термины «локальный экономический район», «анклав кластера», «анклав локального экономического района». Предложены варианты соотнесения территории автомобилестроительного кластера с территориями соседних и удаленных муниципальных образований.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: *локальный экономический район, кластер, границы кластера, территория кластера, автомобилестроительный кластер, анклав кластера*

JEL: *L62, R14, R38*

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ:
Халилов Н.Р., Лаврикова Ю.Г. Методические подходы к определению оптимальных границ автомобилестроительного кластера в пределах локального экономического района // Российское предпринимательство. — 2016. — Т. 17. — № 18. — С. 2383–2394. — doi: 10.18334/rp.17.18.36546

Халилов Нияз Рашитович, соискатель ученой степени кандидата экономических наук, Институт экономики Уральского отделения Российской академии наук, г. Екатеринбург (niyaz.klv@gmail.com)

Лаврикова Юлия Георгиевна, зав. отделом прогнозирования размещения производительных сил и пространственного развития экономики регионов, Институт экономики Уральского отделения Российской академии наук, г. Екатеринбург

ПОСТУПИЛО В РЕДАКЦИЮ: 29.08.2016 / ОПУБЛИКОВАНО: 30.09.2016

ОТКРЫТЫЙ ДОСТУП: http://dx.doi.org/10.18334/rp.17.18.36546

(c) Халилов Н.Р., Лаврикова Ю.Г. / Публикация: ООО Издательство "Креативная экономика"

Статья распространяется по лицензии Creative Commons CC BY-NC-ND (http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/)

ЯЗЫК ПУБЛИКАЦИИ: русский

Введение

Успешное развитие автомобилестроительного кластера определяется эффективным и результативным взаимодействием участников технологической цепочки производства целевой продукции кластера, организаций инфраструктуры, оказывающих различные услуги, и органов власти, ответственных за формирование требуемой для развития среды. Важнейшим условием, обусловливающим возможность такого взаимодействия, является географическая локализация [1] – один из источников синергетического эффекта, которым характеризуется любой эффективный кластер.

Проблемы определения территориальных границ кластера являются объектом исследования множества работ. В них, в частности, предлагаются различные подходы к определению границ кластера, варианты соотнесения территориальных границ кластера с административными границами, признаки, определяющие кластер на определенной территории. В то же время остаются недостаточно изученными и спорными определенные сферы этой проблематики, в особенности применительно к конкретным видам кластеров. Учитывая важность определения оптимальных границ кластера, в первую очередь для органов власти, заинтересованных в адресных мерах формирования среды развития, эффективность которых повышается при территориальной определенности кластера, в статье сделана попытка решения некоторых методических и теоретических проблем для условий автомобилестроительного кластера.

Варианты определения границ кластера

В теории кластеров на основе тех или иных критериев исследователями и специалистами выделяются следующие варианты соотнесения территориальных границ кластера с географическими и административными границами:

– кластеры в масштабах города (муниципального образования)[2];

– субрегиональные кластеры (на территории меньшей, чем территория субъекта федерации) [3];

– кластеры в масштабе субъекта федерации[4];

– трансграничные, международные кластеры [5].

Кроме перечисленных выше подходов, в работах также выделяются следующие положения о территориальных границах

кластера без соотнесения с определенными административными или географическими границами:

– кластеры в границах отдельных производственных зон (микрокластеры) [1];

– кластеры в границах промышленного региона, который уже сформировался ранее [6];

– географическое совпадение региональных кластеров с местным рынком рабочей силы [7].

Очевидно, что идентификация границы автомобилестроительного кластера только путем принятия той или иной позиции относительно территории кластера является некорректной. В то же время, обзор положений о территориальных границах кластеров показывает, что формирование автомобилестроительных кластеров для российских условий целесообразно на региональном и субрегиональном уровне. Но из практики видно, что точки кластеризации, регионы с потенциальными кластерами определяются, как правило, без глубокой методической проработки, порой целевым образом стремясь отождествить границы кластера с определенными административными границами.

Автомобилестроительный кластер в локальном экономическом районе

Как правило, территориальные границы кластера определяются примерно исходя из существующих связей между компаниями [8]. Основными (якорными) компаниям автомобилестроительного кластера являются автосборочные предприятия, принадлежащие тем или иным корпорациям. Данные корпорации, одновременно реализуя проекты по подготовке и выпуску нового модельного ряда автомобилей, обусловливают реализацию проектов развития другой важной многочисленной группы компаний кластера – производителей автокомпонентов. Большинству производителей автокомпонентов – небольшим специализированным предприятиям – для эффективной, результативной и экологически взвешенной реализации собственных проектов развития требуется получение множества технических, проектных, образовательных услуг уже от третьей группы компаний – сервисных (инфраструктурных) организаций региона. При этом в услугах сервисных организаций, к которым применительно к кластеру следует относить и высшие (средние) учебные заведения, заинтересованы и сами корпорации.

Халилов Н.Р., Лаврикова Ю.Г. Методические подходы к определению оптимальных границ автомобилестроительного кластера в пределах локального экономического района // Российское предпринимательство. — 2016. — Т. 17. — № 18. — С. 2383–2394. — doi: 10.18334/rp.17.18.36546

Но только лишь определив связи между указанными организациями, на наш взгляд, будет неверно сформировать территориальные границы автомобилестроительного кластера по географически наиболее удаленным из них (*рис. 1*). Важно учитывать характеристики связей, а также взаимодействие с органами власти и жителями территорий ведения деятельности.

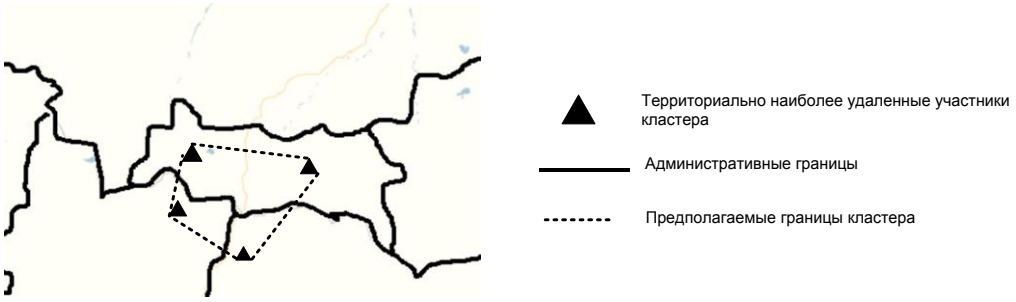


Рисунок 1. Некорректное определение территориальных границ кластера
Источник: составлено авторами

Находясь на определенной территории автосборочные компании, производители автокомпонентов, сервисные организации в первую очередь непосредственно взаимодействует с низшим уровнем власти в иерархии государственного управления – местными органами власти. Жизнедеятельность жителей определенной территории, являющихся работниками организаций-участников кластера, также находится в первую очередь в зоне ответственности местных органов власти. Поскольку указанные органы власти в той или иной степени воздействуют на производителей, сервисные организации и жителей на всей территории своих полномочий, то вся территория, подконтрольная низшему уровню иерархии власти, подлежит включению в территорию кластера.

Таким образом, низший уровень иерархии власти выступают не только как участник кластера, но и как критерий определения его территориальных границ.

Рассмотрим данные положения применительно к условиям России. В иерархии государственного управления Российской Федерации самой низкой ступенью являются органы местного самоуправления. В соответствии с п. 1 ст. 2 Федеральный закон от 06.10.2003 N 131-ФЗ "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации" определены следующие

варианты территорий, в границах которых местное самоуправление осуществляется населением непосредственно и (или) через выборные и иные органы местного самоуправления [9]:

– городское поселение;

– сельское поселение;

– муниципальный район;

– городской округ;

– городской округ с внутригородским делением;

– внутригородской район либо внутригородская территория города федерального значения.

В соответствии с указанным выше законом обобщенное наименование перечисленных вариантов территорий – «муниципальное образование» (МО). Таким образом, для условий России первичной, базовой единицей формирования территории автомобилестроительного кластера является территория муниципального образования того или иного уровня, имеющего собственные органы управления (администрацию). Исходя из этого совокупность близлежащих муниципальных районов, имеющих развитую транспортную систему, образующих территорию автомобилестроительного кластера предлагается определить как «**локальный экономический район» (ЛЭР).**

Следует определить, какие муниципальные образования входят в состав ЛЭР, а какие имеют иное отношение к нему. Очевидно, что муниципальное образование, в котором расположено автосборочное предприятие, является обязательной частью территории кластера. Но как отмечает Покровский И., «современные кластеры включают в себя как территориально близкие, так и территориально удаленные предприятия, объединенные общими проектами, знаниями, опытом взаимодействия и культурой отношений, что усложняет задачи распределения мер государственной поддержки» [10]. Поэтому расположение поставщиков автокомпонентов из цепочки поставок относительно автосборочного предприятия возможно в следующих муниципальных образованиях:

1. в муниципальном образовании нахождения автосборочного предприятия;

2. в соседнем муниципальном образовании;

3. в муниципальном образовании, расположенном через территории 1–3 муниципальных образования (но менее расстояния из п. 4);

4. удаленное расположение (на территории РФ);

5. расположение за пределами территории РФ.

Аналогичные варианты относительного расположения применимы как к сервисным организациям, оказывающим услуги автосборочному предприятию и производителям автокомпонентов, так и к трудовым ресурсам для всех организаций кластера.

При этом для возможности «увидеть» территорию межрегионального кластера при определении границ ЛЭР административные границы субъектов федерации не должны учитываться.

В качестве удаленно расположенного (п.4 из вышеуказанного списка) предлагаем считать муниципальное образование, поездку в которое для доставки автокомпонентов, выполнения работы (оказания услуги) и обратно из него нельзя осуществить в течение нормальной продолжительности рабочего дня. Для текущих условий российской транспортной инфраструктуры такое расстояние возможно приблизительно признать равным 200–250 км.

Муниципальное образование, расположенное удаленно, однако на территории которого находятся либо важные поставщики, либо сервисные организации, либо персонал с исключительной компетенцией, взаимодействие с которыми происходит на регулярной основе, предлагается определить как территорию, входящую в состав территории кластера. Однако, исходя из определения кластера, его участники должны располагаться локализованно. В связи с этим указанную удаленную территорию предлагается определить как анклав локального экономического района кластера (или анклав кластера).

Включенность территории определенного муниципального образования в состав территории автомобилестроительного кластера предлагается определить в зависимости от степени значимости, уникальности и периодичности взаимодействия следующих элементов:

1. автосборочное предприятие;
2. производители автокомпонентов;
3. сервисные организации;
4. трудовые ресурсы.

Варианты соотнесения территории условного муниципального образования и территории ЛЭР кластера в зависимости от сочетания указанных критериев представлены в *таблице*.

Таблица

Варианты соотнесения территории условного муниципального образования N и территории ЛЭР

Характер взаимодействия организаций, трудовых ресурсов муниципального образования N с участниками действующего кластера на территории муниципальных образований, уже входящих в ЛЭР			*Территориальное расположение муниципального образования N относительно муниципального образования, уже входящего в ЛЭР, с участником которого происходит взаимодействие*			
Значимость по количественным критериям	*Уникальность*	*Регулярность взаимодействия*	*Соседнее*	*расположенное через 1–3 МО*	*Удаленное в пределах РФ*	*Удаленное, за пределами РФ*
Существенная	Присутствует	постоянное	Включается в территорию ЛЭР	Включается в территорию ЛЭР	Рассматривается как анклав ЛЭР	Не включается в территорию ЛЭР
		разовое		Территория потенциального расширения ЛЭР	Не включается в территорию ЛЭР	
		отсутствующее	Территория потенциального расширения ЛЭР			
Существенная	Отсутствует	постоянное	Включается в территорию ЛЭР	Включается в территорию ЛЭР	Рассматривается как анклав ЛЭР	Не включается в территорию ЛЭР
		разовое	Территория потенциального расширения ЛЭР	Не включается в территорию ЛЭР	Не включается в территорию ЛЭР	
		отсутствующее				
Несущественная	Присутствует	постоянное	Включается в территорию ЛЭР	Территория потенциального расширения ЛЭР	Рассматривается как анклав ЛЭР	Не включается в территорию ЛЭР
		разовое	Территория потенциального расширения ЛЭР		Территория потенциального расширения ЛЭР	
		отсутствующее		Не включается в территорию ЛЭР	Не включается в территорию ЛЭР	
Несущественная	Отсутствует	постоянное	Территория потенциального расширения ЛЭР	Территория потенциального расширения ЛЭР	Территория потенциального расширения ЛЭР	Не включается в территорию ЛЭР
		разовое	Не включается в территорию ЛЭР	Не включается в территорию ЛЭР	Не включается в территорию ЛЭР	
		отсутствующее				

Источник: составлено авторами

Следует отдельно рассмотреть вопрос о включении в ЛЭР одного-трех муниципальных образований, по которым проходит дорога,

связывающая два МО, отнесенных к территории ЛЭР автомобилестроительного кластера. Такую территорию предлагается определить как «неиспользуемую кластером часть локального экономического района».

В то же время соседнее муниципальное образование, не связанное транспортной инфраструктурой с территорией ЛЭР, пусть и обладающей востребованными ресурсами (например, трудовыми), включать в территорию ЛЭР необоснованно. Эту территорию предлагается определить как «территорию потенциального расширения ЛЭР».

Пример графического представления территории локального экономического района автомобилестроительного кластера представлен на *рисунке 2*.

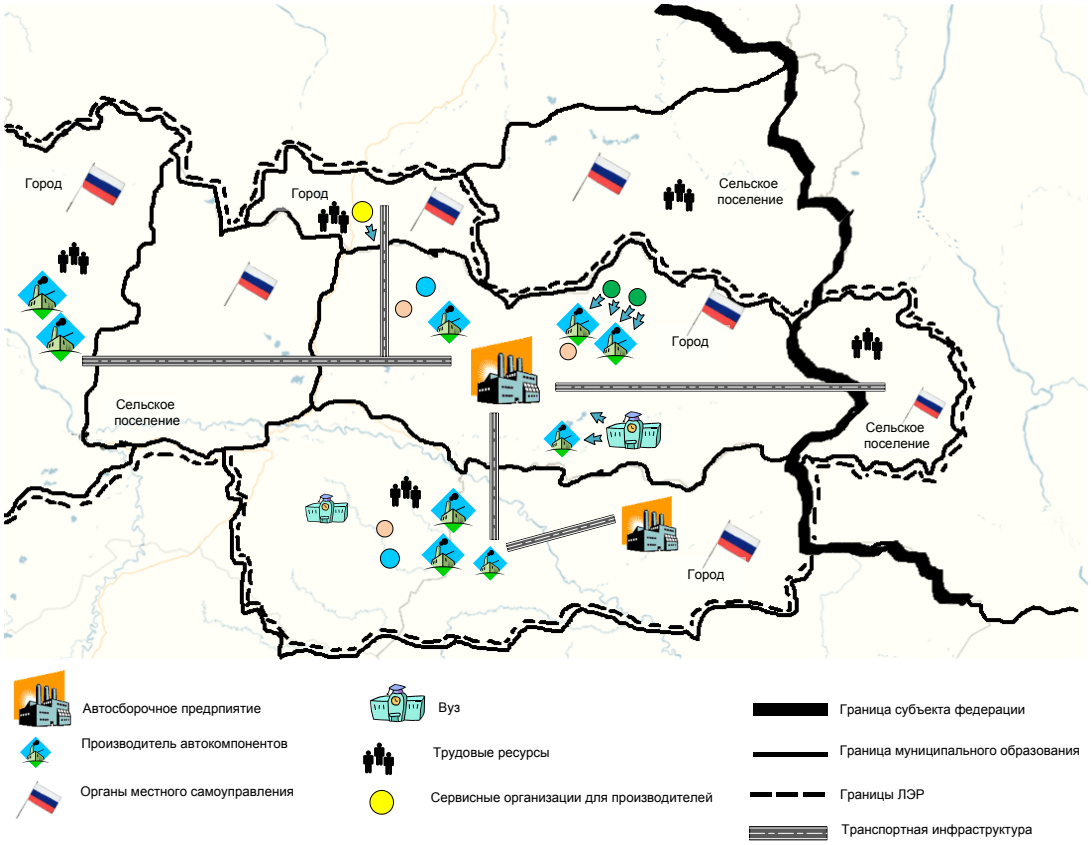


Рисунок 2. Определение территориальных границ локального экономического района условного автомобилестроительного кластера
Источник: составлено авторами

На основе перечисленного возможно определение основных принципов установления пространственных границ локального

экономического района как территории расположения автомобилестроительного кластера:

1. функционирование в нем совокупности низших органов иерархии государственного управления, непосредственно взаимодействующих с компаниями кластера и отвечающих за жизнедеятельность населения;
2. отсутствие жесткой длительной регламентации границы локального экономического района (мобильность границ). В связи с открытым характером участия в кластере неизбежно постоянное появление новых участников, а обязать их территориально располагаться в рамках конкретных территориальных границ невозможно;
3. экономическая целесообразность взаимодействия участников на данной территории;
4. наличие развитой транспортной инфраструктуры между муниципальными образованиями;
5. оперативность решении вопросов как автосборочных предприятий, так и производителей автокомпонентов;
6. непосредственное и регулярное взаимодействие автосборочных компаний и производителей автокомпонентов с сервисными организациями и трудовыми ресурсами, расположенными на определенной территории (использование предприятиями, производящими целевую продукцию кластера, источников обеспечения их деятельности);
7. наличие стабильного организационно-экономического механизма взаимодействия (особенно важно для взаимодействия производителей автокомпонентов с сервисными организациями).

Термин «локальный экономический район» может быть использован не только применительно к автомобилестроительному кластеру. У кластеров различных отраслей могут быть свои локальные экономические районы. При этом очевидно, что на одной географической территории может располагаться не один кластер, а несколько. И границы локальных экономических районов соответствующих кластеров не обязательно будут совпадать.

Заключение

Обзор исследований по теме определения территориальных границ кластера показывает наличие теоретических, методологических сложностей и отсутствие единого общепринятого подхода к решению

данного вопроса. В связи с этим в статье сделана попытка внести дополнительную ясность в рассматриваемый вопрос на примере автомобилестроительного кластера. Обосновано, что для условий России первичной, базовой единицей формирования территории автомобилестроительного кластера является территория муниципального образования того или иного уровня, имеющего собственные органы управления. Сочетание таких муниципальных образований, взаимоувязанных по характеру взаимодействия находящихся на его территории участников кластера, определено как локальный экономический район кластера. На основе комбинации трех критериев в статье предложены варианты соотнесения территории различных муниципальных образований с территорией локального экономического района автомобилестроительного кластера. Такое соотнесение позволяет идентифицировать базовую территорию кластера, его удаленные территории и формировать применительно к ним адресные проекты развития.

ИСТОЧНИКИ:

1. *Адамова К.З.* Кластеры: понятие, условия возникновения и функционирования // Вестник Саратовского государственного технического университета. – 2008. – Т. 3. – № 1. – С. 129-134.

2. *Трифонов В.А.* Факторы и принципы формирования промышленно-инновационных кластеров // Вестник Кемеровского государственного университета. – 2013. – № 1. – С. 291-294.

3. *Петрова М.Е.* Моделирование нового инструмента региональной политики: кластерный подход в развитии субрегионов // Вестник Самарского государственного университета. – 2012. – № 1. – С. 177-182.

4. Программа развития и размещения производительных сил Республики Татарстан на основе кластерного подхода до 2020 года и на период до 2030 года, утв. постановлением Кабинета Министров Республики Татарстан от 22.10.2008 № 763.

5. *Михайлов А.С.* Международные кластеры как важный фактор развития пространственной экономики // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. – 2013. – № 10. – С. 58.

6. *Плужников И.А., Бельченко О.А.* Социально-экономическое значение кластера // Социально-экономические явления и процессы. – 2014. – № 2. – С. 92-95.

7. *Василенкова Н.В.* Понятие кластера и факторы его формирования // Наука и современность. – 2010. – № 1-3. – С. 90-94.

8. *Прохорова В.В.* Потенциал производственных кластеров в развитии территории // Бизнес в законе. Экономико-юридический журнал. – 2010. – № 3. – С. 326-328.

9. Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» (ред. от 30.12.2015).

10. *Покровский И.* Кластер – территория кооперации и развития // Компоненты и технологии. – 2010. – № 3. – С. 16-17.

Халилов Н.Р., Лаврикова Ю.Г. Методические подходы к определению оптимальных границ автомобилестроительного кластера в пределах локального экономического района // Российское предпринимательство. — 2016. — Т. 17. — № 18. — С. 2383–2394. — doi: 10.18334/rp.17.18.36546

Niyaz R. Khalilov, Applicant for the Degree of Candidate of Science, Economics, Institute of Economics of Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Ekaterinburg
Yulia G. Lavrikova, Head of the Department of Forecasting of the Productive Forces Distribution and Spatial Development of Regions' Economy, Institute of Economics of Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Ekaterinburg

Methodological approaches to the determination of optimal boundaries of the automotive cluster within the frames of the local economic area

ABSTRACT
The approaches to determining of the cluster territorial boundaries are presented in the article, and the subregional automotive cluster is analyzed. The administrative boundaries of the municipal units have been substantiated as cluster boundaries. The author has also explained the notions “local economic area”, “cluster enclave”, “enclave of the local economic area”. Certain variants of relating the automotive cluster territory to the territories of the neighboring and remote municipal units have been proposed.
KEYWORDS: local economic area, cluster, cluster boundaries, cluster territory, automotive cluster, cluster enclave