

## Повышение экспортного потенциала и геоэкономических позиций Ростовской области посредством кластеризации машиностроения

УДК 339.5+332  
ББК 65.428+65.9  
Е-509

*А.Н. Елецкий,*  
кандидат экономических наук, ГАУ РО «Региональный информационно-аналитический центр» Министерства экономического развития Ростовской области, Отдел научно-прикладных исследований - заместитель начальника,  
*К.Н. Мищенко,*  
кандидат экономических наук, Ростовский государственный экономический университет (РИНХ)», кафедра Государственного муниципального управления и экономической безопасности - доцент

### Аннотация

В статье на примере Ростовской области рассматривается значение машиностроительного экспорта как традиционного и значимого фактора геоэкономического позиционирования региона в мировой экономике, определяется потенциал и предлагаются направления по кластеризации регионального машиностроения. Исследуются современное состояние и перспективы развития машиностроительных кластеров Ростовской области в качестве точек роста в рамках высокотехнологичного экспорта. Особое внимание уделено опыту Санкт-Петербурга как яркому примеру усиления позиций в производстве и экспорте продукции машиностроения посредством формирования кластеров.

**Ключевые слова:** геоэкономическая точка роста, экспортный потенциал, машиностроительный экспорт, кластеры, высокотехнологичное производство, конкурентоспособность региона.

## Improvement of the export potential and geo-economic position of the Rostov region through clustering in the machine-building sector

*A.N. Yeletsy,*  
Candidate of Economic Sciences, GAU RO «Regional Information and Analysis Center» of the Ministry of economic development of the Rostov region, Department of scientific applied researches - deputy chief,  
*K.N. Mishchenko,*  
Candidate of Economic Sciences, Rostov State University of Economics, Department of the Public municipal administration and economic security - Associate Professor

### Abstract

The importance of machinery exports as a traditional and significant factor of geo-economic positioning of the region in the world economy is considered in the article on the example of the



Rostov region. Potential of the region is determined and the directions in the regional machine building clustering are proposed. The current state and prospects for machine building clusters of the Rostov region representing essential growth poles of machinery production and exports are studied. Particular attention is paid to the experience of Saint-Petersburg as a vivid example of the strengthening positions in machine-building production and exports through the formation of clusters.

**Key words:** geo-economic growth pole, export potential, machine building export, clusters, high-tech production, region's competitiveness.

На сегодняшний день развитие мировой экономики характеризуется тенденцией нарастающей значимости регионов в системе международных экономических отношений и международного разделения труда. Мезоуровень играет все большую роль в обеспечении и стимулировании экспортной деятельности предприятий и в целом в процессах внешнеэкономических взаимодействий и международного сотрудничества, а регионы становятся геоэкономическими точками роста в рамках мирохозяйственной системы.

Обеспечение конкурентоспособности региональных экономик в условиях глобализации во многом зависит не только от эффективной деятельности региональных компаний на национальном рынке, но и от их способности выходить и закрепляться на мировых рынках. Более того, согласно эффекту «обучения экспортом»<sup>1</sup> именно предприятия, успешно осуществляющие внешнеэкономическую деятельность, склонные к большей динамике инноваций, внедрению новейших технологий для достижения результатов в борьбе на мировых рынках, становятся наиболее конкурентоспособными и в реализации национальной экономической политики в области импортозамещения. Именно экспортоориентированное импортозамещение подтверждает региональную конкурентоспособность и обеспечивает усиление геоэкономического позиционирования региона.

В особенности ценным для экономики России и ее регионов является усиление конкурентоспособности в отраслях, относящихся к несырьевым и высокотехнологичным секторам экономики, таким как машиностроение, которое при этом всегда являлось основой национальной безопасности в реальном секторе экономики. Компании машиностроительной отрасли ввиду своего масштаба, объема вовлечённых материальных, трудовых и интеллектуальных ресурсов, вынуждены в целях обеспечения отдачи на капитал ориентироваться на мировой рынок и конкурировать с сильнейшими транснациональными корпорациями. Национальный и тем более региональный рынок для вертолётостроителей, самолётостроителей, станкостроителей, производителей электрооборудования и другой машиностроительной про-

---

<sup>1</sup> Морева Е.Л. Внешнеэкономические источники инновационного развития // Экономика, статистика, информатика. – Вестник УМО. – 2010. – №1. – С. 62.

дукции в современных реалиях – слишком мал для реализации эффекта масштаба производства и обеспечения постоянного воспроизводства инноваций. Именно поэтому в регионах важно создавать условия для обеспечения присутствия таких региональных производителей на внешнеэкономической арене и содействовать их географической экспансии.

Таким образом, усиливается актуальность и формируется задача по диагностике состояния и тенденций развития российского машиностроения и обоснования перспективных организационных форм и направлений реализации его экспортных возможностей<sup>2</sup>. Учитывая полномочия региональных администраций по территориальному планированию, институциональному управлению и инвестиционному регулированию, мы попытались исследовать вариативные подходы к решению этой задачи, применяемые на региональном уровне.

Для Ростовской области как крупного региона (6-е место по населению и 13 место по ВРП) с диверсифицированной экономикой повышение конкурентоспособности в части производства и экспорта машиностроительной продукции является одним из приоритетов развития и факторов роста геоэкономической значимости. Традиционно донской регион является машиностроительным лидером всего Юга России (включая Южный, Северо-Кавказский и Крымский федеральные округа). Так, по итогам 2013 г. Ростовская область являлась лидирующим производителем продукции машиностроения Юга России и занимала 12-е место среди регионов России. В разрезе трех подотраслей машиностроения Ростовская область также занимала первое место среди субъектов Южного и Северо-Кавказского федерального округов. При этом весьма уверенные позиции в рамках РФ в целом регион занимал по отгрузке машин и оборудования (10-е место среди субъектов РФ) и по производству оборудования и транспортных средств (11-е место). Лишь в рамках производства электрооборудования, электрического и оптического оборудования Ростовская область выглядит несколько слабее, занимая 25-ю позицию среди российских регионов<sup>3</sup>. В целом, существенный спектр машиностроительного производства области, охватывающий авиастроение (самолето- и вертолетостроение), сельскохозяйственное машиностроение, энергетическое машиностроение, тяжелое машиностроение, радиоэлектронное машиностроение, приборостроение позволяют сделать вывод о стратегической важности данной отрасли, как непосредственно для Ростовской области, так и для страны в целом.

<sup>2</sup> Карачев И.А., Сапир Е.В. Кластерная политика как инструмент повышения международной конкурентоспособности региона // Российский внешнеэкономический вестник. – 2014. – № 8. – С. 50-51.

<sup>3</sup> Абдуллаев Р.А., Рыбкина А.С., Елецкий А.Н., Емельяненко П.А. Исследование направлений повышения конкурентоспособности экономики Ростовской области. – ГАУ РО «РИАЦ», Ростов н/Д, 2015. – С. 100-111.



В то же время динамика внешней торговли и экспорта региона в частности характеризуется нисходящим трендом. По итогам января-декабря 2015 г. произошло снижение объемов внешней торговли на 16,4%.<sup>4</sup> В целом в рамках анализируемого периода констатировано сокращение как экспорта (на 0,3% в сравнении с январем-декабрём 2014 г.), так и в гораздо большем масштабе импорта (на 38,8%). Абсолютный объем внешнеторгового оборота составил 6 479,9 млн долл. США (по итогам января-декабря 2014 г. – 7 753,5 млн долл. США). Стоимостной объём экспорта составил 4 492,2 млн долл. США, импорта – 1 987,7 млн долл. США. При этом отмечается устойчивый рост внешнеторгового профицита, составившего по итогам 2015 г. 2 504,4 млн долл. США (1 262,3 млн долл. США – по итогам 2014 г., 1 204,2 млн долл. США – по итогам 2013 г.), что при текущих тенденциях объясняется более стремительным сокращением импорта.

Что касается внешней торговли Южного федерального округа и позиций Ростовской области в разрезе показателей округа, то в целом по итогам января-декабря 2015 г. внешнеторговый оборот ЮФО составил 19 711,6 млн долл. США. Подобный объем внешней торговли значительно ниже, чем в 2014 г., когда данная величина по итогам года составляла 29 983,1 млн долл. США. В то же время по сравнению с 2014 г. доля Ростовской области во внешнеторговом обороте ЮФО возросла и составила 32,9% (см. таблицу 1).

Таблица 1

**Внешняя торговля регионов ЮФО по итогам января-декабря 2015 г.<sup>5</sup>**

<i>Регион</i>	<i>Объем внешней торговли, млн долл. США</i>	<i>Доля во внешней торговле ЮФО, %</i>
Республика Адыгея	79,2	0,40
Республика Калмыкия	2,2	0,01
Краснодарский край	9 884,4	50,14
Астраханская область	649,3	3,29
Волгоградская область	2 616,6	13,27
Ростовская область	6 479,9	32,87
ЮФО	19 711,6	100,00

Отмеченный ранее значительный и все более возрастающий профицит внешнеторгового баланса Ростовской области обуславливает тот факт, что в разрезе экспортной деятельности Южного федерального округа регион занимает большую

<sup>4</sup> Экспресс-информация об итогах внешней торговли (нарастающим итогом, ежемесячно). – Южное таможенное управление: [http://yutu.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=26753:2015-06-11-06-20-12&catid=225:2015-&Itemid=261](http://yutu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=26753:2015-06-11-06-20-12&catid=225:2015-&Itemid=261)

<sup>5</sup> Экспресс-информация об итогах внешней торговли (нарастающим итогом, ежемесячно). – Южное таможенное управление: [http://yutu.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=26753:2015-06-11-06-20-12&catid=225:2015-&Itemid=261](http://yutu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=26753:2015-06-11-06-20-12&catid=225:2015-&Itemid=261)

долю в сравнении соответствующей долей во внешнеторговом обороте, при этом также находясь на втором месте после Краснодарского края и значительно опережая остальные субъекты ЮФО (см. таблицу 2).

Таблица 2

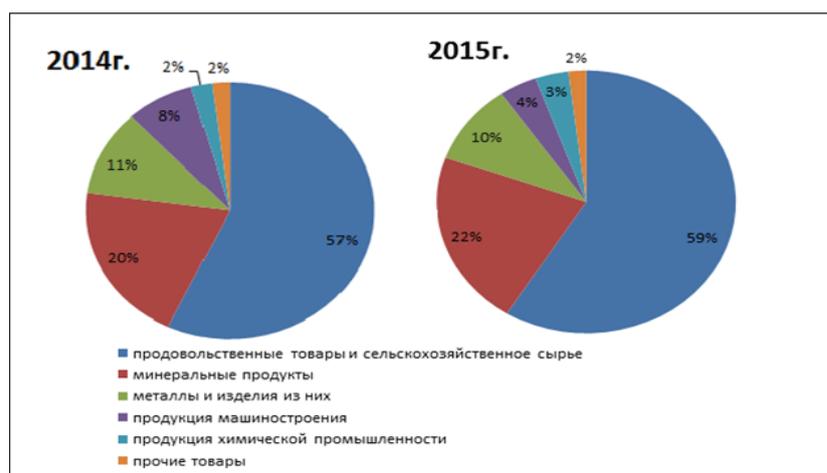
**Экспорт регионов ЮФО по итогам января-декабря 2015 г.<sup>6</sup>**

Регион	Объем экспорта, млн долл. США	Доля в экспорте ЮФО, %
Республика Адыгея	28,3	0,22
Республика Калмыкия	1,1	0,01
Краснодарский край	6 148,2	48,04
Астраханская область	391,0	3,06
Волгоградская область	1 737,4	13,58
Ростовская область	4 492,2	35,1
ЮФО	12 798,4	100,00

В разрезе товарных групп экспорта Ростовской области по-прежнему отмечается доминирующая доля продовольственных товаров и сельскохозяйственного сырья. Более того, доля данной группы по итогам января-декабря 2015 г. еще несколько возросла (рисунок 1).

Рисунок 1

**Структура экспорта Ростовской области по товарным группам в 2014-2015 гг.<sup>7</sup>**



<sup>6</sup> Там же

<sup>7</sup> Экспресс-информация об итогах внешней торговли (нарастающим итогом, ежемесячно). – Южное таможенное управление: [http://yutu.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=26753:2015-06-11-06-20-12&catid=225:2015-&Itemid=261](http://yutu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=26753:2015-06-11-06-20-12&catid=225:2015-&Itemid=261); Таможенная статистика внешней торговли ЮФО и его субъектов (нарастающим итогом ежеквартально). – Южное таможенное управление: [http://yutu.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=26313:2015-03-26-08-03-28&catid=204:2014-&Itemid=228](http://yutu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=26313:2015-03-26-08-03-28&catid=204:2014-&Itemid=228)



Важнейшим отрицательным моментом является нарастающая низкотехнологичность экспорта при сокращении доли продукции с высокой добавленной стоимостью. Так, удельный вес машиностроения в экспорте Ростовской области за 2 года снизился более чем вдвое (в 2013% доля машиностроения составляла 8,4%).

Данная тенденция проявляется и в рамках динамики стоимостного объема отраслевого экспорта: произошло почти двукратное падение экспорта машиностроительной продукции. Так, если по итогам 2013 г. данная величина составляла 458,4 млн долл. США, в 2014 г. – 344,5 млн долл. США, в 2015 г. – 184,6 млн долл. США. Таким образом, за период 2013-2015 гг. объем машиностроительного экспорта сократился на 59,7%. Причинами подобной динамики во многом являются последние события, связанные с обострением геополитической ситуации в мире, а также кризисными явлениями в российской экономике, которые оказали в целом отрицательное воздействие на динамику экспорта машиностроительной продукции региона. При этом в контексте проблематики экономической безопасности и импортозамещения следует особо отметить тот факт, что машиностроение уверенно остается ведущей товарной группой регионального импорта, формируя по итогам января-декабря 2015 г. 36,2% совокупного товарного ввоза Ростовской области.

В то же время, Ростовская область продолжает оставаться традиционным лидером Юга России и Южного федерального округа в рамках экспорта продукции машиностроения (см. таблицу 3).

Таблица 3

**Динамика стоимостных объемов (млн долл. США) и удельного веса (%) субъектов ЮФО в машиностроительном экспорте округа в 2013-2015 гг.<sup>8</sup>**

Регион	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Республика Адыгея	2,3 (0,25%)	1,0 (0,15%)	0,1 (0,17%)
Республика Калмыкия	0,7 (0,001%)	0,006 (0,001%)	0,6 (0,21%)
Краснодарский край	48,3 (5,2%)	102,1 (14,7%)	66,0 (24,9%)
Астраханская область	404,1 (43,7%)	233,0 (33,6%)	21,4 (7,5%)
Волгоградская область	10,7 (1,2%)	12,1 (1,8%)	5,7 (2,0%)
Ростовская область	458,4 (49,6%)	344,5 (49,7%)	184,6 (65,1%)

Современная динамика экспортных сделок машиностроителей Дона имеет ряд характерных черт. Во-первых, в сравнении с предыдущими годовыми периодами географическая диверсификация вывоза и перенаправление части потоков стали

<sup>8</sup> Рассчитано авторами по данным: Экспресс-информация об итогах внешней торговли (нарастающим итогом, ежемесячно). – Южное таможенное управление: [http://yutu.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=26753:2015-06-11-06-20-12&catid=225:2015-&Itemid=261](http://yutu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=26753:2015-06-11-06-20-12&catid=225:2015-&Itemid=261); Таможенная статистика внешней торговли ЮФО и его субъектов (нарастающим итогом ежеквартально). – Южное таможенное управление: [http://yutu.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=26313:2015-03-26-08-03-28&catid=204:2014-&Itemid=228](http://yutu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=26313:2015-03-26-08-03-28&catid=204:2014-&Itemid=228)

отражаться в рамках набора основных торговых партнеров. Так, по итогам 2015 г. среди основных партнеров региона по экспорту продолжает оставаться лишь одно западное государство – Швейцария (поставки в которую даже возросли на 20,5%). В то же время наблюдается все большее количество развивающихся стран, главным образом азиатских, входящих в группу наиболее привлекательных направлений регионального экспорта. В частности, в группу ведущих партнеров Ростовской области по итогам января-декабря 2015 г. вошли такие государства, как *Бангладеш, Иран и Грузия*.

Во-вторых, несмотря на политические противоречия, практически восстановлены докризисные объемы поставок на Украину. Более того, Украина вышла на второе место в качестве популярного направления донского экспорта, чего не происходило ни в 2013 г., ни тем более в 2014 г. (Украина находилась на 3-й позиции). Так, экспорт на Украину в январе-декабре 2015 г. возрос на 44,7% в сравнении с январем-декабрем 2014 г. Таким образом, если в 2013 г. стоимостной объем экспорта составлял 464,6 млн долл. США, в 2014 г. снизился до уровня 296,7 млн долл. США, то по итогам января-декабря 2015 г. возрос до значения 429,3 млн долл. США. Тем не менее, подобная позитивная динамика является неоднозначной с точки зрения качественной стороны экспорта. Традиционно Украина являлась основным потребителем донской продукции с высокой добавленной стоимостью, в том числе машиностроительной. На сегодняшний день значительное количество связей разорвано, а на многие высоко- и среднетехнологичные товарные группы наложено эмбарго со стороны Украины. Это привело к резкому падению долевого веса машиностроения в экспорте Ростовской области на Украину.

В-третьих, в течение 2015 г. произошло снижение экспорта в некоторые крупные развивающиеся страны, являющиеся важными партнерами Ростовской области – в Турцию (на 12,6%) и Китай (на 70,7%). В то же время, вероятно, причины падения для двух данных направлений во многом различны. В случае с Турцией существенное значение в снижении стоимостного объема экспорта имело падение цен на сырьевые товары (прежде всего, на зерно и металлы), а также геополитическая конфронтация, начавшаяся в ноябре 2015 г. Что касается Китая, то помимо падения цен на сырье, существенную роль в столь значительном снижении объемов поставок могло сыграть замедление роста китайской экономики, ее постепенная переориентация на внутреннее потребление.

В этой связи в условиях нисходящей динамики экспортных потоков продукции регионального машиностроения, кризисных явлений в российской экономике и наращивания конкурентоспособности отраслевых предприятий из развитых и динамично развивающихся экономик в условиях перехода к шестому технологическому укладу необходимым является существенное повышение собственной конкурентоспособности. В современных условиях важнейшим инструментом подобной экономической политики является кластеризация, в том числе и межотраслевая кластеризация.



Основоположником идей теории кластеров является известный экономист – исследователь теории конкуренции М.Е. Портер, который считает, что «различия в национальных ценностях, культуре, экономических структурах, институтах и историческом прошлом – играют определенную роль в достижении успеха в конкурентной борьбе»<sup>9</sup>.

Кластером в экономике принято считать сконцентрированную на определенной территории группу взаимосвязанных организаций: поставщиков продукции, комплектующих и специализированных услуг; инфраструктуры; научно-исследовательских институтов; вузов и других организаций, взаимодополняющих друг друга и усиливающих конкурентные преимущества отдельных компаний и кластера в целом.<sup>10</sup> Именно кластеры создают критическую массу, необходимую для конкурентного успеха в определенных отраслях. Поэтому одна из задач в системе повышения конкурентоспособности региона выявить потенциал кластеризации.<sup>11</sup>

Главным преимуществом кластерной системы организации производства для производителей является то, что функционирование технологически тесно связанной и территориально концентрированной группы промышленных предприятий способствует повышению эффективности суммарных капитальных вложений на стадиях проектирования, строительства и функционирования кластерных производств. Имеется возможность создания единого обслуживающего (транспортного, складского, ремонтного, упаковочного) хозяйства, способствующего снижению трудоемкости сервисных работ. Кластерный модуль в процессе размещения производств позволяет также создать централизованные общеузловые инженерные сети водоснабжения, канализации, газоснабжения, теплоснабжения, электроснабжения и связи, очистки, единые сети обслуживания работников, что приводит, в конечном счете, к экономии не только издержек, но и территориального ресурса, используемого для размещения куста предприятий.

На сегодняшний день в России существует ряд регионов-флагманов процесса кластеризации, наиболее выдающимся из которых является Санкт-Петербург – важнейший промышленный центр страны, лидер по отгрузке машиностроительной продукции. На разных стадиях развития на территории данного субъекта Федерации находится ряд машиностроительных кластеров, специализирующихся на важнейших сферах современной инновационной экономики:

□ автомобильный кластер;

---

<sup>9</sup> Портер, М. Международная конкуренция / М. Портер: пер. с англ.; под ред. и с предисловием В.Д. Щетинина. - М.: Международные отношения, 1993. - 896 с. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.seinstitute.ru/Files/Veh6-35\\_Porter.pdf](http://www.seinstitute.ru/Files/Veh6-35_Porter.pdf)

<sup>10</sup> Владислав Тарасенко. Территориальные кластеры: Семь инструментов управления. – М.: Альпина Паблишер, 2015. – 201 с.

<sup>11</sup> Ускова Т.В., Барабанов А.С., Иогман Л.Г., Попова О.И., Ильин В.В. Производственные кластеры как инструмент роста конкурентоспособности региона. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.kniga.com/books/preview\\_txt.asp?sku=ebooks340922](http://www.kniga.com/books/preview_txt.asp?sku=ebooks340922)

- судостроительный кластер;
- кластер высоких технологий и инжиниринга;
- кластер станкоинструментальной промышленности<sup>12</sup>.

Конкурентным преимуществом Санкт-Петербурга является развитая инновационная инфраструктура, насчитывающая по итогам 2013 г. примерно 40 тыс. элементов. Реализация кластерной политики осуществляется в соответствии с действующей государственной программой Санкт-Петербурга «Развитие промышленности, инновационной деятельности и агропромышленного комплекса в Санкт-Петербурге на 2015-2020 годы».

Одним из наиболее мощных машиностроительных кластеров региона является **автомобильный кластер**, ежегодная производительная мощность которого составляет около 400 тыс. автомобилей, а занятость составляет свыше 8 тыс. работников. На сегодняшний день на территории города федерального значения размещены производственные комплексы 6-ти ведущих зарубежных производителей: Toyota, General Motors, Nissan, Hyundai, Scania, MAN. Важно отметить, что положительная динамика производства автомобильного кластера наблюдалась даже в условиях начавшихся стагнационных явлений в экономике в 2013 г. При этом размещение предприятия MAN состоялось относительно недавно и произошло как раз в 2013 г. В целом автомобильный кластер Санкт-Петербурга является значимым с точки зрения всего российского автомобилестроения (на его долю приходится свыше 20% производства автомобилей в России).

Другой значимой отраслью экономики города, которая получила кластерную организацию, является **судостроение**. Соглашение о создании кластера было подписано администрацией города и Объединенной судостроительной компанией. В кластер включены 43 судостроительных предприятия, 23 из которых специализируются на непосредственно производственной сфере, в то время как остальные относятся к научной. Среди ведущих судостроительных предприятий, вошедших в кластер, можно выделить ОАО «Адмиралтейские верфи», ОАО «Судостроительный завод «Северная верфь», ОАО «Средне-Невский завод». При этом решающее значение для развития кластера имеет научная и проектная составляющая, учитывая, что разработки и проекты петербургских ученых и инженеров используются во всех судостроительных регионах России. Также необходимо отметить, что чрезвычайная важность отрасли для экономики города обусловила разработку и принятие отдельного программно-стратегического документа, касающегося процесса кластеризации судостроения – Концепции «Развитие кластера судостроения в Санкт-Петербурге»<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> Кластеры Санкт-Петербурга. – Эксперт: <http://expert.ru/ratings/klasteryi-sankt-peterburga/>

<sup>13</sup> Официальный сайт Администрации Санкт-Петербурга. Концепция «Развитие кластера судостроения в Санкт-Петербурге»: <http://gov.spb.ru/static/writable/ckeditor/uploads/2013/02/07/sudostroenie.pdf>



Еще одним важным элементом с точки зрения развития и расширения высокотехнологичных производств в регионах является созданный в Санкт-Петербурге многоаспектный по своей специализации **кластер высоких технологий и инжиниринга**. В регионе в рамках данного кластера поставлена цель установления постоянного взаимодействия и объединения существующих и специализирующихся в данных сферах предприятий, создания инжинирингового Hi-tech парка. Деятельность кластера направлена на качественное повышение конкурентоспособности машиностроения и иных высокотехнологичных сфер. Помимо функционирования инновационного инжинирингового Hi-tech парка, в рамках кластера ставится задача организации центра инженерно-технологических компетенций, интернет-портала, аккумулирующего данные по технологиям, ноу-хау и т.д. Среди резидентов кластера находятся как ведущие производители IT-сферы и высокотехнологичного машиностроения (например, IBM, Dassault Systems, Диполь и т.д.<sup>14</sup>), так и образовательные и научные учреждения города.

Одним из актуальных аспектов развития машиностроения Санкт-Петербурга и усиления экономической безопасности страны является поддержка и развитие станкостроения (уровень импортозависимости составляет 90%). Учитывая сохранившийся потенциал региона в отрасли, было принято решение о создании **кластера станкоинструментальной промышленности** Санкт-Петербурга. Основой кластера являются ведущие петербургские машиностроительные предприятия: ОАО «Кировский завод», ООО «Балт-Систем», ОАО «СКБ ИС», ЗАО «АВА Гидросистемы», ОАО «Санкт-Петербургский завод прецизионного станкостроения», ООО Станкозавод «ТБС», Санкт-Петербургский политехнический университет им. Петра Великого. Общее количество участников кластера насчитывает 16 предприятий, организаций и учреждений. Станкостроительный кластер ориентирован на интеграцию производственного, научного и образовательного потенциала фактически всего Северо-Западного федерального округа (учитывая слабые позиции страны в станкостроении и неравномерность размещения и функционирования предприятий подотрасли, основной потенциал сконцентрирован именно в Санкт-Петербурге).

Интенсивное развитие кластеров серьезным образом повлияло и на экспортные параметры Санкт-Петербурга. Несмотря на кризисные явления в экономике страны и сложное положение многих машиностроительных производств в различных регионах, наблюдается тенденция роста экспорта продукции машиностроения Санкт-Петербурга (за исключением 2014 г.). Кроме того, происходит и увеличение доли машиностроительного экспорта в общей структуре товарного вывоза субъекта федерации, что имеет ключевое значение с точки зрения становления нашей страны в качестве экспортера несырьевой продукции с высокой добавленной стоимостью (рисунок 2).

---

<sup>14</sup> Кластер высоких технологий и инжиниринга. – Официальный сайт Администрации Санкт-Петербурга: [http://gov.spb.ru/gov/otrasl/c\\_industrial/klaster-vysokih-tehnologij-inzhiniringa/](http://gov.spb.ru/gov/otrasl/c_industrial/klaster-vysokih-tehnologij-inzhiniringa/)

Рисунок 2

### Динамика экспорта продукции машиностроения Санкт-Петербурга в 2012-2015 гг.<sup>15</sup>



Неотъемлемой составляющей инновационных кластеров является образовательный аспект. В процесс кластеризации активно вовлечены центры подготовки, переподготовки кадров, а также повышения их квалификации. Важнейшим организационным элементом кластеров, обеспечивающим взаимодействие и кооперацию бизнеса, образования и власти является Санкт-Петербургский фонд поддержки промышленности. Таким образом, координационный аспект в рамках взаимодействия по кадровым вопросам является безусловным успехом города.

Предпосылками кластеризации производственного комплекса Ростовской области является сосредоточение на её территории конгломерата производственных, научно-технологических, образовательных предприятий и учреждений. Регион отличается также выгодным транспортно-транзитным географическим положением, наличием природно-сырьевых ресурсов (особенно каменного угля и строительных материалов), высокой обеспеченностью квалифицированными кадрами (особенно в области инженерного дела и строительной деятельности). Темп роста ВРП, промышленного производства и инвестиций в основной капитал региона в 2015 г.

<sup>15</sup> Таможенная статистика внешней торговли и статистика взаимной торговли. – Внешняя торговля субъектов Российской Федерации СЗФО. – Санкт-Петербург. – Северо-Западное таможенное управление: [http://sztu.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=14684:2011-02-02-05-20-13&catid=189:2011-01-30-21-31-27&Itemid=104](http://sztu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=14684:2011-02-02-05-20-13&catid=189:2011-01-30-21-31-27&Itemid=104)



положительный в отличие от общероссийских показателей. В 2015 г. объем валового регионального продукта (ВРП) Ростовской области впервые превысил 1 трлн рублей.

К конкурентным преимуществам региона относятся также развитая научно-инновационная и образовательная база. На долю Ростовской области приходится половина всех внутренних затрат на научные исследования и разработки в ЮФО. Ростовская область является лидером среди субъектов ЮФО по числу выданных патентов и созданных передовых производственных технологий. Объем отгруженной инновационной продукции в 2015 г. составил более 45 млрд рублей, что составило 4,9% ВРП. Ещё большая доля отгруженной инновационной продукции сформирована в промышленных видах деятельности региона – 14,6% их общего объема на сумму 32,3 млрд рублей.

В Ростовской области в 2015 году сформирована региональная законодательная база по реализации кластерной политики, в том числе действует Концепция кластерного развития региона на 2015-2020 годы. В декабре 2015 года был утвержден реестр кластеров, кластерных проектов и инициатив Ростовской области. На данный момент в кластеры объединились более 300 хозяйствующих субъектов.<sup>16</sup> Сегодня в Ростовской области на различных этапах формирования находятся 5 машиностроительных кластеров:

□ **Вертолетостроительный кластер**, в состав которого вошли ОАО «Роствертол», ОАО «Авиаприборный ремонтный завод», ГК «Ростех», ОАО «Вертолеты России» (планируемый объем инвестиций составит 20 млрд рублей, число новых рабочих мест – 10 тысяч человек<sup>17</sup>). Кластер будет расположен в Ростове-на-Дону и Батайске. Окончательно кластер будет сформирован к 2020 году.

□ **Станкостроительный кластер**, который создается на базе совместного предприятия ООО «МТЕ КОВОСВИТ МАС» (российского предприятия ООО «Группа МТЕ» и чешской компании KOVOSVIT MAS, a.s.). Общий объем инвестиций по проекту ожидается на уровне 3,8 млрд рублей. Плановый объем производства после выхода на проектную мощность в 2018 г. составит не менее 340 станков в год.

□ **Кластер сельхозмашиностроения** с якорным предприятием – ОАО «Ростсельмаш», которое в настоящий момент на фоне санкций Канады против Российской Федерации переносит в Ростов-на-Дону часть мощностей своего канадского завода по производству тракторов Versatile (объем производства в 2014 году – 1,7 тыс. тракторов). Экономическая целесообразность проекта продиктована

---

<sup>16</sup> Официальный портал Правительства Ростовской области. В Ростовской области более 300 хозяйствующих субъектов объединены в кластеры. Опубликовано 29 января 2016. [Электронный ресурс]. URL: <http://special.donland.ru/Default.aspx?ItemId=66203>

<sup>17</sup> Концепция кластерного развития Ростовской области на 2015-2020 годы. Утверждена пост. Правительства Ростовской области от 12.03.2015 № 164

девальвацией рубля, ввиду чего себестоимость российской продукции значительно снизилась, а также выгодами госпрограммы льготного лизинга сельхозтехники (поддерживается закупка локализованной техники, производителям субсидируют 15–25% стоимости, а в Крыму, Сибири и на Дальнем Востоке — до 30%).

□ **Инновационно-технологический кластер «Южное созвездие»**, в который вошли ПАО «Таганрогский научно-технический комплекс им. Г.М. Бериева», ОАО «Азовский оптико-механический завод», ОАО «Алмаз», ОАО «Гранит», ОАО «НПП КП «Квант» и другие высокотехнологичные предприятия региона, специализирующиеся на авиационных и космических технологиях, радиоэлектронике и приборостроении, производствах систем управления, навигации и связи (годовой оборот участников кластера составляет 20 млрд руб.).

□ **Инновационный территориальный кластер «Морские системы»** на базе АО «Таганрогский завод «Прибой», ООО КБМЭ «Вектор», ЗАО «НПП «Нелак», ООО «Аквазонд», ООО «НКБ ЦОС». Основным направлением кластера является гражданское морское приборостроение (производство гидролокаторов, эхолотов, траловых зондов).

Таким образом, Ростовская область имеет все условия для дальнейшего развития инновационно-технологических кластеров, которые могут поставлять продукцию не только на внутренний рынок, но и в страны дальнего зарубежья. Подобный потенциал особенно в сфере высокотехнологичных производств имеет ключевое значение с точки зрения становления донского региона в качестве геоэкономического центра мезоуровня в рамках системы международного разделения труда. Особую значимость повышение технологичности машиностроительного производства и экспорта, увеличение его объемов, уровня наукоемкости имеет также в контексте межрегиональной конкуренции. Нарращивание поставок продукции с высокой добавленной стоимости, повышение задействованности региональных производств в промежуточные товарные цепочки, концентрация производств и научного потенциала в рамках машиностроительных кластеров обусловит усиление Ростовской области в качестве одного из осевых регионов России, ключевых с точки зрения процессов модернизации, импортозамещения, а также производственного, научного и технологического лидера ЮФО.

### БИБЛИОГРАФИЯ:

Абдуллаев Р.А., Рыбкина А.С., Елецкий А.Н., Емельяненко П.А. Исследование направлений повышения конкурентоспособности экономики Ростовской области. – ГАУ РО «РИАЦ», Ростов н/Д, 2015. – 380 с. (Abdullaev R.A., Rybkina A.S., Eleckij A.N., Emel'janenko P.A. Issledovanie napravlenij povyshenija konkurentosposobnosti jekonomiki Rostovskoj oblasti. – GAU RO «RIAC», Rostov n/D, 2015. – 380 s.)

Кластеры Санкт-Петербурга // Эксперт: <http://expert.ru/ratings/klasteryi-sankt-peterburga/> (Klastery Sankt-Peterburga // Jekspert)



Карачев И.А., Сапир Е.В. Кластерная политика как инструмент повышения международной конкурентоспособности региона // Российский внешнеэкономический вестник. – 2014. – № 8. – С. 45-59 (Karachev I.A., Sapir E.V. Klaster'naja politika kak instrument povyshenija mezhdunarodnoj konkurentosposobnosti regiona // Rossijskij vneshejekonomicheskij vestnik. – 2014. – № 8. – S. 45-59).

Концепция кластерного развития Ростовской области на 2015-2020 годы (утверждена на пост. Правительства Ростовской области от 12.03.2015 № 164) (Konceptcija klaster'nogo razvitija Rostovskoj oblasti na 2015-2020 gody (utverzhdena post. Pravitel'stva Rostovskoj oblasti ot 12.03.2015 № 164)).

Морева Е.Л. Внешнеэкономические источники инновационного развития // Экономика, статистика, информатика. // Вестник УМО. – 2010. – №1. – С. 62-70 (Moreva E.L. Vneshejekonomicheskie istochniki innovacionnogo razvitija // Jekonomika, statistika, informatika. // Vestnik UMO. – 2010. – №1. – S. 62-70).

Официальный портал Правительства Ростовской области: <http://donland.ru> (Oficial'nyj portal Pravitel'stva Rostovskoj oblasti)

Официальный сайт Администрации Санкт-Петербурга: <http://gov.spb.ru> (Oficial'nyj sajt Administracii Sankt-Peterburga)

Портер, М. Международная конкуренция / М. Портер: пер. с англ.; под ред. и с предисловием В.Д. Щетинина. - М.: Международные отношения, 1993. – 896 с. (Porter, M. Mezhdunarodnaja konkurencija / M. Porter: per. s angl.; pod red. i s predisloviem V.D. Shhetinina. - M.: Mezhdunarodnye otnoshenija, 1993. – 896 s.)

Северо-Западное таможенное управление: <http://sztu.customs.ru/index.php> (Severo-Zapadnoe tamozhennoe upravlenie)

Тарасенко В. Территориальные кластеры: Семь инструментов управления. – М.: Альпина Паблшер, 2015. – 201 с. (Tarasenko V. Territorial'nye klastery: Sem' instrumentov upravlenija. – M.: Al'pina Pablisher, 2015. – 201 s.)

Ускова Т.В., Барабанов А.С., Иогман Л.Г., Попова О.И., Ильин В.В. Производственные кластеры как инструмент роста конкурентоспособности региона: [http://www.kniga.com/books/preview\\_txt.asp?sku=ebooks340922](http://www.kniga.com/books/preview_txt.asp?sku=ebooks340922) (Uskova T.V., Barabanov A.S., Iogman L.G., Popova O.I., Il'in V.V. Proizvodstvennye klastery kak instrument rosta konkurentosposobnosti regiona)

Южное таможенное управление: <http://yutu.customs.ru/index.php> (Juzhnoe tamozhennoe upravlenie)

