



НАУЧНАЯ СТАТЬЯ

УДК 334.7

Дата поступления: 23.11.2021

рецензирования: 07.01.2022

принятия: 25.02.2022

Особенности организации и государственной поддержки инновационного развития автомобилестроительных кластеров

Е.Е. Гредасова

Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева,
г. Самара, Российская Федерация

E-mail: 26844@tyazhmash.com. ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-9194-8897>

Е.С. Подборнова

Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева,
г. Самара, Российская Федерация

E-mail: kate011087@rambler.ru. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5135-7961>

Аннотация: В настоящее время в российской практике и законодательстве отсутствует механизм комплексной государственной поддержки автомобильной промышленности, применяются лишь мероприятия регулирующего характера конкретно для каждого случая. Учитывая нестабильную современную экономическую ситуацию и возможности финансово-экономического регулирования, наиболее актуальными и эффективными инструментами выступают инструменты косвенного финансового воздействия, такие как налогообложение. Минусом инструментария выбранного направления является законодательная нестабильность, а именно постоянные изменения в налоговом кодексе и несовершенство законодательных инициатив, к которому можно отнести сложность в определении критериев получения налоговых льгот и отсутствие трактовки ключевых понятий, таких как НИОКР. Таким образом снижается эффективность применения этих инструментов. Современные меры в рамках организационно-технического регулирования направлены в основном на поддержку деятельности и финансирование новых форм кооперации, но игнорируют важный аспект инновационного развития промышленности – создание стабильной инфраструктуры, включающее информационное обеспечение, обеспечение безопасности функционирования, процедур распределения инвестиционных рисков и т. д.). Помимо этого, одним из основных принципов развития автомобильной промышленности является процесс локализация производства, который проработан в недостаточной степени. Все вышеописанные проблемы говорят о необходимости рассмотрения вопроса особенностей организационно-технических форм, в рамках которых реализуется государственная поддержка, и поиск дальнейших путей инновационного развития автомобилестроительной промышленности.

Ключевые слова: автомобилестроение; промышленное производство; инновационное развитие; инновационная активность; государственная политика; предприятия; организационно-технические формы; кластер.

Цитирование. Гредасова Е.Е., Подборнова Е.С. Особенности организации и государственной поддержки инновационного развития автомобилестроительных кластеров // Вестник Самарского университета. Экономика и управление. 2022. Т. 13, № 1. С. 25–30. DOI: <http://doi.org/10.18287/2542-0461-2022-13-1-25-30>.

Информация о конфликте интересов: авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

© Гредасова Е.Е., Подборнова Е.С., 2022

Елена Евгеньевна Гредасова – кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики инноваций, Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева, 443086, Российская Федерация, г. Самара, Московское шоссе, 34.

Екатерина Сергеевна Подборнова – кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики инноваций, Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева, 443086, Российская Федерация, г. Самара, Московское шоссе, 34.

SCIENTIFIC ARTICLE

Submitted: 23.11.2021

Revised: 07.01.2022

Accepted: 25.02.2022

**Features of organization and state support of innovative development
of automotive clusters**

E.E. Gredasova

Samara National Research University, Samara, Russian Federation
E-mail: 26844@tyazhmash.com. ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-9194-8897>

E.S. Podbornova

Samara National Research University, Samara, Russian Federation
E-mail: kate011087@rambler.ru. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5135-7961>

Abstract: Currently, there is no mechanism of comprehensive state support for the automotive industry in Russian practice and legislation, only regulatory measures are applied specifically for each case. Taking into account the unstable current economic situation and the possibilities of financial and economic regulation, the most relevant and effective instruments are instruments of indirect financial impact, such as taxation. The disadvantage of the tools of the chosen direction is legislative instability, namely, constant changes in the tax code and the imperfection of legislative initiatives, which include the difficulty in determining the criteria for obtaining tax benefits and the lack of interpretations of key concepts such as R&D. Thus, the effectiveness of the use of these tools is reduced. Modern measures within the framework of organizational and technical regulation are mainly aimed at supporting the activities and financing of new forms of cooperation, ignoring an important aspect of innovative development of industry – the creation of stable infrastructure, including information support, ensuring the safety of operation, procedures for the distribution of investment risks, etc.). In addition, one of the basic principles of the development of the automotive industry is the process of localization of production, which is similarly insufficiently developed. All the problems described above indicate the need to consider the specifics of organizational and technical forms within which state support is implemented, and the search for further ways of innovative development of automotive industry.

Key words: automotive industry; industrial production; innovative development; innovative activity; state policy; enterprises; organizational and technical forms; cluster.

Citation. Gredasova E.E., Podbornova E.S. Features of organization and state support of innovative development of automotive clusters. *Vestnik Samarskogo universiteta. Ekonomika i upravlenie = Vestnik of Samara University. Economics and Management*, 2022, vol. 13, no. 1. pp. 25–30. DOI: <http://doi.org/10.18287/2542-0461-2022-13-1-25-30>. (In Russ.)

Information on the conflict of interest: authors declare no conflict of interest.

© Gredasova E.E., Podbornova E.S., 2022

Elena E. Gredasova – Candidate of Economics, associate professor of the Department of Innovation Economics, Samara National Research University, 34, Moskovskoye shosse, Samara, 443086, Russian Federation.

Ekaterina S. Podbornova – Candidate of Economics, associate professor of the Department of Innovation Economics, Samara National Research University, 34, Moskovskoye shosse, Samara, 443086, Russian Federation.

Введение

Организационно-техническими формами государственной поддержки называется совокупность мероприятий, реализуемых государством на основе обеспечения экономической и институциональной основ, в целях стимулирования предприятий к функционированию в рамках новых форм внутрихозяйственного взаимодействия.

Классифицируя модели инновационного процесса как открытую и закрытую с учетом приоритетности различных методов государственного регулирования предприятий различного масштаба, можно определить наиболее эффективные и перспективные организационные формы инновационного развития и выработать конкретные мероприятия госрегулирования под определенную форму (рисунок 1).

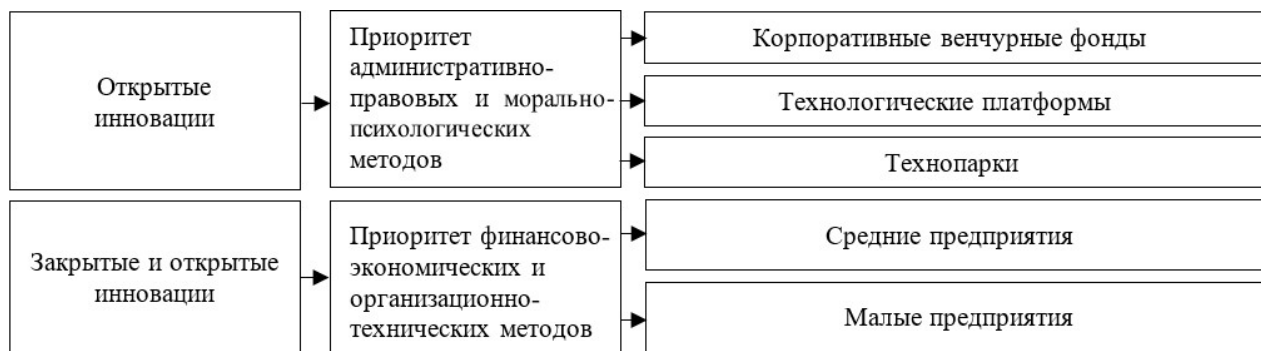


Рисунок 1 – Приоритетные методы государственного регулирования для закрытой и открытой моделей инноваций

Figure 1 – Priority methods of state regulation for closed and open innovation models

Ход исследования

В современных условиях глобализации, обширного разделения труда, выделения ТНК, как одной из ключевых форм интеграции, высокой доли расходов на НИОКР, использование открытых инноваций – наиболее эффективный способ развития предприятий.

Несмотря на это, при реализации такой стратегии возникают следующие трудности:

- большой объем расходов на реализацию и контроль процессов открытых инноваций;
- трудности при поиске контрагентов;
- риски, касающиеся безопасности интеллектуальных активов;
- риски, связанные со внедрением заимствованных инновационных решений.

Государственное участие в решении этих проблем может заключаться, как уже отмечалось, в способствовании развитию инфраструктуры, формированию новых организационно-технических форм, основанных на моделях открытых инноваций.

Одной из наиболее эффективных форм организации инновационного производства в автомобильной промышленности являются кластеры, эффективно функционирующие в экономиках развитых и развивающихся стран. Среди преимуществ использования кластерных образований можно выделить:

- эффективность управления развитием в широком масштабе;
- снижение производственных затрат за счет синергии;
- повышение внутренней и внешней инвестиционной привлекательности [1].

Перспективной формой кооперации автомобильной промышленности можно выделить региональную кооперацию. Приоритетными задачами государства в регулировании кооперации такого рода должны стать способствование организации региональных кластеров и разграничение полномочий властей всех уровней в этом отношении.

Таким образом, программами современного регионального развития предусмотрено создание территориально-производственных кластеров с единой технологической цепочкой производства. Разработана и отдельная программа развития кластеров, где определены условия формирования, способы функционирования и факторы поддержания их конкурентоспособности [2].

Эффективная кластерная организация должна строиться при кооперации предприятий на условиях ГЧП с региональными и местными властями, которые в настоящее время используются не часто. Благодаря партнерству появляется возможность распределения рисков между всеми его участниками: собственником, инвесторами и государством, а также появляются гарантии возврата инвестиций. Организация хозяйственной деятельности такого рода особенно важна и необходима в условиях экономической нестабильности и меняющегося законодательства, что важно при наличии внешнего инвестирования.

Распределение рисков в рамках ГЧП – эффективный, в условиях экономической стагнации, метод создания организационно-технической формы развития, так как принятие рисков полностью лишь одной из сторон может привести к негативным для проекта последствиям. Таким образом, если предприятие – инвестор, принимая на себя все риски, не в состоянии влиять на внешние факторы своей деятельности, такие как законодательство и финансирование, а в случае возложения рисков только на государство, может произойти потеря эффективности проекта в силу нехватки практического опыта у органов власти [3].

Риск-распределение – концепция, позволяющая использовать по максимуму инструменты риск-менеджмента (государственные и частных лиц), что дает возможность распределения ответственно-

сти за эффективность и результативность проекта между всеми его сторонами, что позволяет оптимизировать процессы, решения, использование ресурсов.

Актуальным направлением развития современного автомобильного кластера может стать совместная работа с зарубежными партнерами в рамках формирования автомобильной технологической платформы [4].

Основная концепция развития автомобильной промышленности сегодня – это идеи, разрабатываемые сегодня, сугубо, в рамках технопарков и кластерных образований, основанных на рыночных принципах без ограничений ответственности и рисков входящих туда лиц.

Организация производства в формате кластеров началась в то время, когда законодательные и организационные моменты еще не были определены, как и механизм создания, что привело к тому, что на сегодняшний момент кластерные образования, являясь кооперацией большого количества лиц, не обладают свойством синергии, и, соответственно работают недостаточно эффективно.

По статистическим данным процент технопарков, работающих сегодня в отрасли автомобилестроения равен порядка 10 % процентам, помимо этого, присутствуют и другие объединения, по принципам организации, отраслевому и территориальному принципам соответствуют кластерам. К таким можно отнести:

- в рамках Камского инновационного территориально-производственного кластера: ООО «Форд Соллерс Холдинг», ПАО «КАМАЗ», ПАО ПО «ЕлАЗ», ООО «Митсубиши Фузо Трак энд Бус», а также некоторые предприятия нефтехимии;
- к Нижегородскому индустриальному инновационному кластеру относятся Volkswagen, Skoda, General Motors, Daimler, а также предприятия по производству автокомпонентов;
- в Калужском кластере состоят Volkswagen, Volvo Trucks & Renault Trucks, Peugeot [5];
- «Citroen-Mitsubishi Motors Rus» и производители элементов автомобилей и автокомпонентов;
- К Самарскому кластеру относятся АВТОВАЗ с брендами Lada, Renault, Nissan, GM-АВТОВАЗ.

Наиболее перспективным в данный момент является Калужский кластер, увеличивший объем производства в 2021 году на 10 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Его структура отражена на рисунке 2.



Рисунок 2 – Состав Калужского автомобильного кластера
Figure 2 – Composition of the Kaluga automobile cluster

На основе кластерных образований также возможно развитие смежных с автомобилестроением отраслей. Рассмотрим преимущества, кластерной формы организации развития на основе работы Ка-

лужского кластера. Уровень его локализации достиг уже 60–70 %, отмечается положительная динамика внешних и внутренних инвестиций.

Располагается кластер на территории 3 технопарков и формируется из производственных предприятий разного масштаба, а также, научно исследовательских организаций и прочих объектов инфраструктуры [5].

Автокомпоненты и комплектующие 3 и 4 уровней производятся дочерними компаниями зарубежных производителей, это дает возможности для:

- комплексного развития производства;
- более детальной проработки каждой отдельной области производства;
- апробации инновационных технологий;
- синергии;
- ускорению процесса локализации.

Кластер также можно характеризовать наличием полной цепи создания добавленной стоимости благодаря:

- использованию лазерного и измерительного оборудования в металлообработке и оценке свойств материалов;
- MAD, CAM, CALS технологии.

Использование данных технологий дает возможности для улучшения качества компонентов, производимых малыми и средними компаниями кластера, ускорению большинства производственных процессов, за счет чего укрепляются конкурентные позиции отечественной автомобильной промышленности. А центры коллективного пользования оборудованием дают возможность проходить сотрудникам отрасли переподготовку и повышать квалификацию [6].

Что касается другой перспективной формы кооперации – технологических платформ, то, они представляют собой инструмент коммуникации для активизации усилий в целях создания инновационных технологий, осуществления научно исследовательских и опытно-конструкторских работ при привлечении на основе привлекаемых ресурсов. На данный момент такие площадки в отрасли развития автомобилестроения не создано.

Заключение

При анализе государственной политики в сфере образования и развития кластеров, как наиболее эффективных и перспективных организационно-технических форм развития автомобильной промышленности, выявляются ее ключевые критерии:

- образование новых кластеров должно базироваться на уже существующих кооперациях, что существенно упростит их создание;
- государственное стимулирование не должно концентрироваться на отрасли или отдельных предприятиях, а направить на реализацию совершенствования инфраструктуры для создания кооперационных связей и улучшение экономического климата;

Исходя из вышеизложенного, современную государственную поддержку автомобильных кластеров в России можно разделить на два направления:

- поддержка кластеров, сформированных на базе уже существующих промышленных кооперационных связей;
- поддержка существующих кластеров, сформированных на базе инфраструктуры ОЭЗ, технопарка и т. д.

Библиографический список

1. Ленчук Е.Б., Власкин Г.А. Кластерный подход в стратегии инновационного развития России // Проблемы прогнозирования. 2010. № 6 (123). С. 45–57. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=16352096>.
2. Рехтина И.В., Шунина О.А. Экономические и правовые предпосылки формирования региональных кластеров на территории РФ // Юридический мир. 2012. № 10. URL: <https://wiselawyer.ru/poleznoe/58026-ehkonomicheskie-pravovye-predposylki-formirovaniya-regionalnykh-klasterov-territorii>; <https://center-bereg.ru/b2751.html>.
3. Прядко И.А. Частно-государственное партнерство как фактор управления инновационного развития экономики. // Московский экономический журнал. 2021. № 7. DOI: <https://doi.org/10.24411/2413-046X-2021-10386>.

4. Баклыкова Е.А., Карпусь Н.П. Организационно-экономические инновации как инструмент развития автомобильной промышленности в России в современных условиях // *Наукоедение*. 2017. Т. 9, № 2. С. 8. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=29229403>.
5. Материалы инвестиционного портала Калужской области: официальный сайт инвестиционного портала в Калужской области. URL: <http://investkaluga.com> (дата обращения: 10.01.2022).
6. Богачев И. Направление повышения эффективности деятельности промышленных предприятий на основе кластеризации (на примере Калужской области): дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05. Москва, 2016. 224 с. URL: <http://dissovet.rudn.ru/web-local/prep/rj/dis/download.php?file=2872c1438c5fc3b4f79435df84d0dcb4977>.

References

1. Lenchuk E.B., Vlaskin G.A. Cluster approach in the strategy of innovative development of Russia. *Problemy prognozirovaniya*, 2010, no. 6 (123), pp. 45–57. Available at: <https://elibrary.ru/item.asp?id=16352096>. (In Russ.)
2. Rekhtina I.V., Shunina O.A. Economic and legal preconditions of formation of regional clusters in the territory of the Russian Federation. *Juridical World*, 2012, no. 10. Available at: <https://wiselawyer.ru/poleznoe/58026-ehkonomicheskie-pravovye-predposylki-formirovaniya-regionalnykh-klasterov-territorii>; <https://center-bereg.ru/b2751.html>. (In Russ.)
3. Pryadko I.A. Public-private partnership as a factor of management of innovative development of the economy. *Moscow journal*, 2021, no. 7. DOI: <https://doi.org/10.24411/2413-046X-2021-10386>. (In Russ.)
4. Baklykova E.A., Karpus N.P. Organizational and economic innovation as a tool for the automotive industry in Russia in modern conditions. *Internet-zhurnal «Naukovedenie»*, 2017, vol. 9, no. 2, p. 8. Available at: <https://elibrary.ru/item.asp?id=29229403>. (In Russ.)
5. Materials of the investment portal of the Kaluga region. *Retrieved from the official website of the investment portal in Kaluga region*. Available at: <http://investkaluga.com> (accessed 10.02.2022) (In Russ.)
6. Bogachev I. Direction of increase of efficiency of activity of industrial enterprises on the basis of clustering (on the example of the Kaluga region): Candidate's of Economic Sciences thesis: 08.00.05. Moscow, 2016, 224 p. Available at: <http://dissovet.rudn.ru/web-local/prep/rj/dis/download.php?file=2872c1438c5fc3b4f79435df84d0dcb4977>. (In Russ.)