

АВИАЦИОННЫЙ И АВТОМОБИЛЬНЫЙ КЛАСТЕРЫ ПОВОЛЖЬЯ: ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

В статье исследуется проблема сравнительного анализа развития авиационного и автомобильного комплексов в советскую эпоху и в демократической России. Анализируются главные параметры указанного развития. Источниковую базу исследования составили материалы исторических и современных трудов экономистов Самарского региона.

Ключевые слова: автомобильный и авиационный кластеры, регион, индустриальное развитие.

Автомобильная и авиационная отрасли промышленности современной России являются ведущими в машиностроении, непосредственно влияют на уровень индустриального потенциала. Представляется весьма актуальным сравнительное исследование авиационного и автомобильного комплексов на территории Поволжского региона на протяжении длительного исторического периода – в советскую эпоху и на этапе становления и развития современной российской государственности. Оптимальным подходом в таком исследовании является именно кластерный, а не традиционный отраслевой подход [1, с. 92].

Основная производственная база авиационной промышленности в Поволжском регионе была создана еще в период 2-й и начала 3-й пятилетки. Проект создания нового авиационного комплекса предусматривал применение труда более 43 тыс. заключенных из распоряжения Особстроя НКВД СССР в 1941 г. Во второй половине 1941 г. в Куйбышевскую и Саратовскую области и в Татарскую АССР перевезли 16 авиапредприятий. 12 профильных заводов Наркомата эвакуировались частично. В Куйбышев и Казань переехали авиастроительные заводы из Москвы и Воронежа. В Куйбышеве проблему реорганизации эвакуированного завода решили с помощью труда заключенных Особстроя. НКВД даже разработал специальную систему для лагерного контингента. Эвакуацию авиационных предприятий в Поволжье закончили в основном в конце 1941 г. Главным источником поступления кадров на заводы НКАП в Поволжье в 1942 г. была трудовая мобилизация в качестве фактора принуждения к труду. Проблему составила текучесть кадрового состава в авиационной отрасли. Тем не менее в 1943–1945 гг. на поволжских предприятиях освоили массовый выпуск новых типов самолетов и двигателей, усовершенствованной боевой авиатехники. В 1943 г. заводы Куйбышева перешли на сборку двухместных штурмовиков Ил-2, в 1944 г. саратовский завод начал производство истребителя Як-3. Всего 5 заводов НКАП выпустили в годы войны 48 % от общесоюзного производства боевых самолетов [2, с. 13–15].

Поволжский регион стал одним из основных индустриальных центров СССР вследствие высококоразвитой топливно-энергетической базы и машиностроительного комп-

* © Мартышкин С.А., 2012

Мартышкин Сергей Алексеевич (martyshkin@bk.ru), кафедра государственного и муниципального управления Самарского государственного университета, 443011, Российская Федерация, г. Самара, ул. Акад. Павлова, 1.

лекса в ходе народно-хозяйственной реформы 1965 г. В тесном сотрудничестве с итальянским концерном «Фиат» происходило строительство Волжского автомобильного завода. Решалась проблема массового выпуска легковых автомобилей. Место строительства автозавода активно лоббировалось первым секретарем Куйбышевского обкома КПСС А.М. Токаревым и секретарем обкома партии В.Ф. Ветлицким. Заметна роль в реализации вазовского проекта председателя Совета Министров СССР А.Н. Косыгина, министра автомобильной промышленности СССР А.М. Тарасова, заместителя министра В.Н. Полякова, которого назначили генеральным директором ВАЗа. В 1971 г. было образовано производственное объединение «АвтоВАЗ», в 1972 г. — «АвтоУАЗ». Однако не удалось закончить проект реконструкции Ульяновского автозавода. Проектные затраты на данное мероприятие были ниже сметной стоимости строительства ВАЗа в 5,5 раза, что оказалось явно недостаточным уровнем финансирования. Проектные мощности АвтоВАЗа были достигнуты в 1974 г. В 9-й пятилетке выпуск автомобилей на ВАЗе составил 50,4 % от уровня всех легковых автомобилей в стране. Опыт ВАЗа широко применялся при строительстве Камского комплекса автозаводов, которые были призваны увеличить парк грузовых автомобилей. Производственное объединение «КамАЗ» стало главной стройкой 10-й пятилетки и вступило в строй в 1976 г. [9, с. 12–16]

ООО «АвтоВАЗ» стало ядром автомобильного кластера Самарской области. В нем сконцентрировано примерно 40 % производства региона. Автомобильный кластер Самарской области включает в себя сборочное производство легковых автомобилей, производство компонентов для сборки автомобилей, организации автосервиса и торговли, конструкторские организации, учреждения по обучению кадров для автомобильного кластера, финансовые организации, которые обеспечивают его деятельность [4, с. 294–295]. Заметную роль в автомобильном кластере играют холдинговые компании и совместные предприятия, которые созданы с участием иностранного капитала [7, с. 130]. Развитие событий в автопроме России в 2008–2009 гг. свидетельствует о том, что необходима его государственная поддержка [6, с. 99]. Правительство Самарской области стремится сохранить и укрепить конкурентные позиции автомобильного кластера [10, с. 124].

Мощную систему составляет авиационно-космический кластер Самарской области. В него включаются предприятия и организации, занимающиеся разработкой, производством и испытаниями летательных аппаратов, обеспечивающие их эксплуатацию, а также конструкторские и учебные заведения данной сферы. Авиационно-космический кластер Самарской области развивается в связи с потребностями государственного оборонного заказа и в интересах других индустриальных кластеров региона. Организации авиационно-космического кластера Самарской области составляют около 3 % общего объема промышленного производства региона. Зато по выпуску машиностроительной продукции Самарской области авиационно-космический кластер достигает почти четверти всего объема [5, с. 297]. Данный кластер состоит из ряда организаций и предприятий, среди которых выделяются ОАО «Авиакор — авиационный завод» (бывший Куйбышевский авиационный завод), ОАО «Моторостроитель», ОАО «Металлист — Самара», ОАО «Автоагрегат», ОАО «Гидроавтоматика», Самарский государственный аэрокосмический университет и др. [3, с. 179]. Авиастроительный подкластер Самарской области сформирован вокруг ОАО «Авиакор — авиационный завод». В 2011 г. это предприятие подписало контракт на строительство самолетов Ан-100 для нужд Министерства обороны Российской Федерации [5, с. 298–299].

В Самарской области увеличиваются внутренние текущие затраты на исследования и разработки в соответствии с потребностями повышения инновационной привлекательности региона. Правительство Самарской области ведет систематическую работу

по укреплению институтов развития. Была принята специальная областная программа «Развитие инновационной деятельности в Самарской области на 2008–2015 годы», создано «Агентство инновационного развития Самарской области». Реализация программы будет способствовать развитию научно-технической базы территориально-производственных кластеров на основе разработки и введения инновационных технологий [8, с. 228].

Важнейшей задачей развития авиационно-космического кластера становится обеспечение эффективного использования его инновационно-технологического потенциала. Для этого регион участвует в реализации федеральных целевых программ, национальных проектов, продвижения продукции производителей Самарской области на рынке России и зарубежных стран [10, с. 125].

Библиографический список

1. Акимова А.Н., Сорокин А.А. Формирование и развитие кластеров как фактор динамичного социально-экономического развития территорий (на примере Похвистневского субрегиона Самарской области) // Развитие региональных социально-экономических систем: сб. науч. тр. Самара: Изд-во СГЭУ, 2009. С. 92–99.
2. Захарченко А.В. Авиационная промышленность Поволжья в годы Великой Отечественной войны (1941–1945): автореф. дис. ... канд. ист. наук. Самара: СГПУ, 2002. 20 с.
3. Исупов А.М. Государственно-политическое регулирование гражданского авиастроения в условиях перехода к рыночной экономике (на примере Самарской области) // Современные проблемы управления. Самара: Глагол, 2010. С. 176–192.
4. Исупов А.М., Мартышкин С.А. Автомобильный кластер Самарской области // Новые проблемы социокультурной эволюции регионов. Казань: КНИТУ, 2011. С. 294–296.
5. Исупов А.М., Мартышкин С.А. Авиационно-космический кластер Самарской области // Новые проблемы социокультурной эволюции регионов. Казань: КНИТУ, 2011. С. 296–301.
6. Исупов А.М., Мартышкин С.А. Совершенствование государственного регулирования автомобильной промышленности (на примере Самарской области) // Экономика и управление в XXI веке. Т. 2. Самара: Глагол, 2011. С. 95–113.
7. Исупов А.М. Совершенствование государственного регулирования автомобильной промышленности (на материалах Самарской области) // Современные проблемы управления. Вып. 2. Самара: Глагол, 2010. С. 130–150.
8. Мартышкин С.А. Инновационный потенциал региона // Актуальные проблемы развития финансово-экономических систем и институтов. Самара: Изд-во «Самарский университет», 2010. С. 227–229.
9. Кравцова Е.В. Становление и развитие автомобильного комплекса Среднего Поволжья во второй половине 60-х – 70-е гг. XX века: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Самара: СамГУ, 2007. 19 с.
10. Экономическая энциклопедия регионов России. Самарская область. М.: Экономика, 2007. 396 с.

*S.A. Martyshkin****AUTOMOBILE AND AVIATION CLUSTERS OF THE VOLGA REGION:
HISTORY AND MODERNITY**

In the article the problem of comparative analyses of both automobile and aviation clusters development is investigated during the Soviet and democratic period in Russia. Main parameters of the development are analyzed. Sources base of investigation consists of some of the materials of historical and modern works of economists from the Samara region.

Key words: automobile and aviation clusters, region, industrial development.

* *Martyshkin Sergey Alexeevich* (martyshkin@bk.ru), the Dept. of State and Municipal Management, Samara State University, Samara, 443011, Russian Federation.