

УДК 338.47

*А.М. Исупов, С.А. Мартышкин**

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
(НА ПРИМЕРЕ САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ)**

В данной статье изучаются проблемы безопасности транспортных средств, выпускаемых предприятиями автомобильного кластера Самарской области, анализируются предложения по совершенствованию методов промышленной политики в части эксперимента по утилизации подержанных автомобилей на территории Самарского региона.

Ключевые слова и фразы: кластер, автомобилестроение, Самарская область, государственная поддержка, безопасность автомобиля.

Государственное регулирование машиностроительной отрасли экономики служит важным направлением государственной деятельности. Среди прочих отраслей машиностроения особенно выделяется по своему значению для всей хозяйственной системы транспортное машиностроение, в частности, автомобильная промышленность. Для нашей страны высокий уровень травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий является чрезвычайно актуальной проблемой, необходимость решения которой озвучивается государственными и политическими деятелями самого высокого уровня. Как отметил в одном из своих выступлений Президент Российской Федерации Д.А. Медведев, главная причина аварий на дорогах – это нарушение правил дорожного движения, поведение водителей во время управления транспортными средствами. «С другой стороны, ошибки человека должны максимально компенсироваться системой безопасности транспортных средств. За последнее время в этом направлении многое сделано... Но очень важно... автопроизводителям – более активно использовать технологические новинки. ... если речь идет о безопасности, ... это все равно важнее, даже в сравнении с таким показателем, как цена» [17].

Формирование кластерной модели экономики – комбинации конкуренции и кооперации, благодатной среды для инноваций шестого технологического уклада – представляется необходимым для того, чтобы сложившаяся на сегодняшний день модель регулирования экономики и социальной сферы региона работала более эф-

* © Исупов А.М., Мартышкин С.А., 2010

Исупов Андрей Михайлович (a-isupov@yandex.ru), *Мартышкин Сергей Алексеевич* (martyshkin@bk.ru), кафедра государственного и муниципального управления Самарского государственного университета, 443011, Россия, г. Самара, ул. Акад. Павлова, 1.

фективно, социально-экономическое развитие носило системный характер.

Построение кластерной модели экономики в России позволит развиваться всему экономическому пространству. Относительно равномерное хозяйственное освоение территории – одна из основных характерных черт развитых в экономическом отношении государств. Усилия по развитию кластера должны идти через достижение конкурентных преимуществ и специализацию, что требует построения кластеров с учетом местных различий. Чтобы не создавать нездоровую специализацию в экономике, совершенствование всех кластеров следует осуществлять одновременно. Тогда они будут представлять оптимальное структурирование экономики: конкурентоспособность повысится, а конкуренция станет более действенной.

Для России кластеры хороши еще и тем, что позволяют малым и средним фирмам комбинировать малосерийное производство с крупномасштабным подходом, достигая значительных результатов в снижении стоимости транзакций благодаря тому, что фирмы, входящие в кластер, и их поставщики работают рядом, и частота их взаимных контактов весьма высока. Развитие кластера представляется управляющим фактором в движении от низшего среднедушевого дохода к развитой экономике.

Правительствам стран с экономиками, находящимися в пассивной фазе структурной перестройки переходного периода, необходимо понимать, что хорошо работающий кластер – обязательный атрибут развитой экономики. Экономика США практически полностью кластеризована [см. 19; 20]. В ФРГ в одной только Баварии 19 кластеров. В настоящее время полностью кластеризованы финская и скандинавская промышленность. Конкурентоспособность Швеции в целлюлозно-бумажном секторе распространяется на оборудование по деревообработке и производству бумаги, конвейерные линии и некоторые смежные отрасли-потребители (производство спичек). Дания разработала специфические промышленные технологии для агробизнеса и пищевой промышленности. В Италии специальные кластеры сформировались в промышленных районах, где сложились отраслевые комбинации. Это металлообработка – режущий инструмент; индустрия моды – дизайн; кожевенное производство – обувь; деревообработка – мебель [12, с. 11–12].

Стратегически целесообразны для российской экономики типы кластеров в соответствии с моделью отношений «государство – промышленный бизнес» – это кластеры с активной государственной инициативой. Пока российская экономика остается переходной, основной ориентир – это кластеры азиатского типа: государственные органы в странах Азиатского региона считают своим долгом активно и целенаправленно вмешиваться в экономические процессы, обеспечивая защиту национальной экономики и помогая в экспансии на внешних рынках. Это определенная историческая специфика государственной экономической политики Азиатского региона, страны которого должны были бороться за уже занятые «ниши» на мировых рынках.

Кластерная структура экономики в том или ином виде сформировалась и в российских регионах. Для Самарской области системообразующим является автомобильный кластер. В нем сконцентрировано около 40 % производства, 40 % занятых, 65 % основных фондов промышленности, 25 % затрат на исследования и разработки, 20 % экспорта Самарской области [3]. «Ядром» автомобильного кластера Самарской области является крупнейшая российская автомобильная компания ОАО «АвтоВАЗ». Его доля в российском производстве легковых автомобилей к середине 2010 г. составляла около 27 % [16]. ОАО «АвтоВАЗ» является предприятием, которое по классификации выдающегося американского экономиста М. Портера относится к внешне ориентированным отраслям региональной хозяйственной системы [19, с. 130]. Внешне ориентированные отрасли продают продукты и услуги в различных регионах и часто – в других странах. Их размещение в отдельных регионах определяется не наличием природных ресурсов, а более широким набором факторов, определяющих конкурентоспособность региона. Очень важно отметить, что, по мнению М. Портера, внешне

ориентированные отрасли являются фундаментом для экономического процветания [19, с. 133].

Одной из наиболее острых проблем российского автомобилестроения в предшествовавшие кризису годы стал рост импорта подержанного автотранспорта. В 2008 г. в нашу страну было ввезено более 753 тыс. подержанных легковых автомобилей, более 43 тыс. подержанных грузовиков и более 3 тыс. автобусов, что составляет порядка 44 % от объема внутреннего рынка за тот же период. При этом возрастная структура автопарка нашей страны неудовлетворительная – возраст более 54 % используемого автотранспорта превышает 10 лет [4]. В связи с этим на федеральном уровне был разработан проект утилизации подержанных автомобилей. Предполагалось, что в рамках проекта будут приниматься к утилизации автомобили старше 10 лет как отечественного, так и импортного производства, которые были зарегистрированы на последнего владельца не менее одного года. При сдаче автомобиля на утилизацию потребитель должен был получить сертификат номиналом 50 тыс. руб., который мог быть использован только на приобретение нового автомобиля отечественного производства, включая машины, производимые в режиме промышленной сборки. В 2010 г. для решения этой проблемы начала работать государственная программа утилизации порядка 200 тыс. подержанных автомобилей общей стоимостью 10 млрд руб. В настоящее время (август 2010 г.) уже можно говорить о ее промежуточных итогах¹.

Из 200 тыс. запланированных свидетельств об утилизации вышедших из эксплуатации транспортных средств 161 354 было выдано на автомобили «АвтоВАЗ», 10 722 – на автомобили марки «Рено» (Renault), на третьем месте по количеству выданных сертификатов оказались автомобили марки «Форд» (Ford) [18]. Власти Ульяновской области решили дополнительно стимулировать производство на ОАО «Ульяновский автомобильный завод» и удвоили утилизационную премию тем жителям региона, которые приобретут автомобили, произведенные на данном предприятии [13].

Одним из итогов первого этапа программы утилизации старых автомобилей стало заметное оживление потребительского спроса на продукцию ОАО «АвтоВАЗ»; в особенности это коснулось классических моделей LADA 2105/2107 [7]. В связи с этим руководство Волжского автозавода озвучило планы по возможному увеличению выпуска именно автомобилей семейства 2105/2107, а также по переносу производства LADA 2105/2107 на конвейер ОАО «Ижевский автомобильный завод» (ОАО «ИжАвто») (г. Ижевск). Последнее, по словам президента ОАО «АвтоВАЗ» И.А. Комарова, связано с тем, что «в Тольятти все мощности уже задействованы»; кроме того, в цехе по сборке «классики» предполагается установить оборудование для сборки автомобилей на платформе B0 Renault [5; 16].

Если рассматривать происходящие на ОАО «АвтоВАЗ» процессы с экономических позиций, то рост объемов производства вазовской «классики» можно только приветствовать, т. к. это ведет к увеличению оборота, прибыли, выплате в полном объеме заработной платы работникам градообразующего предприятия г. Тольятти. Кроме того, автомобили LADA 2105/2107 в определенном смысле удобны потребителям: они относительно дешевы, их простая конструкция досконально изучена, а значит, проблем с техническим обслуживанием не возникает [15]. Однако с точки зрения социальной политики наращивание объемов производства LADA 2105/2107 нельзя расце-

¹ Первоначально программа («эксперимент по стимулированию приобретения новых автотранспортных средств взамен вышедших из эксплуатации и сдаваемых на утилизацию») была рассчитана на период с 1 января по 31 декабря 2010 г. [1, п. 1], однако уже к июню были выданы все запланированные 200 000 свидетельств об утилизации вышедших из эксплуатации транспортных средств. Тогда было принято решение о начале «второго этапа» государственных мероприятий по стимулированию приобретения новых автотранспортных средств уже без ограничений в сроках реализации [2, п. 3 Приложения].

нивать однозначно положительно. В самом деле, упомянутые автомобили являются не просто технологически устаревшими (без каких-либо глобальных изменений находятся на конвейере с 1980 и 1982 гг. соответственно). Уровень пассивной безопасности этих машин крайне низок [14]. Это означает, что люди, находящиеся внутри LADA 2105/2107, при столкновении в реальных дорожных условиях на относительно невысокой скорости (64 км/ч) получают очень серьезные травмы, обусловленные конструктивными особенностями классических моделей LADA. Примерно то же самое можно сказать о пассивной безопасности автомобиля Chevrolet Niva [9], что несколько удивляет, т. к. выпуск данной модели начался сравнительно недавно, в 2002 г. В наибольшей степени отвечающими современным требованиям безопасности можно назвать только две модели, выпускаемые на территории Самарской области: LADA Kalina и, в особенности, LADA Priora [см. 6; 8].

Таким образом, по нашему мнению, нельзя положительно оценивать повышенный спрос на автомобили LADA 2105/2107 в рамках государственной программы утилизации автомобилей с точки зрения их безопасности: они оказались наиболее востребованными из-за своей изначально низкой цены. Эксплуатация таких машин вряд ли будет способствовать решению одной из важнейших задач социальной политики российского государства: снижение смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий. В связи с этим мы предлагаем, используя опыт Ульяновской области, производить дополнительные выплаты из областного бюджета проживающим на территории Самарской области покупателям автомобилей, отвечающих европейским требованиям пассивной безопасности на уровне не ниже «удовлетворительно», произведенным на территории Самарского региона. Полагаем, что целесообразно отталкиваться от доли, которую занимает скидка в размере 50 тыс. руб. в цене самого дешевого автомобиля, выпускаемого ОАО «АвтоВАЗ» — LADA-2105 в комплектации 21054-30-010, рекомендованная цена на 15. 08. 2010 г. — 168 926 руб. Это примерно 30 %. По нашему мнению, в цене более совершенных с технической точки зрения LADA Kalina и LADA Priora скидка также должна составлять не менее 30 %. Получается, соответственно, 100 и 110 тыс. руб. Из таблицы видно, что предлагаемая мера значительно повысит ценовую доступность наиболее безопасных автомобилей, производимых ОАО «АвтоВАЗ».

В настоящее время органы государственной власти Самарской области в силу своих возможностей осуществляют поддержку предприятий автомобильного кластера путем разработки и реализации мероприятий по обеспечению занятости населения региона. В частности, проводится мониторинг увольнения работников в связи с ликвидацией организаций либо сокращением численности работников, а также неполной их занятости. Организуются работы консультационных пунктов и «горячих линий», проводятся предувольнительные консультации для работников организаций. Увеличиваются объемы финансирования мероприятий по реализации активной политики занятости населения с учетом ситуации на региональном рынке труда [10]. В Самаре по решению региональных органов власти уже три года подряд проводятся экономические форумы «Самарская инициатива: кластерная политика — основа инновационного развития национальной экономики». Третий форум, который проходил 4–5 декабря 2009 г., стал, помимо прочего, площадкой для обсуждения проблем автомобильной промышленности. Данное мероприятие, где происходит обмен мнениями между ведущими учеными и государственными деятелями с целью принятия в том числе новых антикризисных управленческих решений, также можно считать одним из инструментов государственной поддержки автомобильного кластера Самарской области.

Таблица

**Эффект от введения дополнительных мер по стимулированию приобретения новых
автотранспортных средств взамен вышедших из эксплуатации и сдаваемых
на утилизацию на территории Самарской области**

Модель автомобиля	Начальная цена автомобиля ² , руб.	Цена автомобиля с учетом скидки в 50 тыс. руб., руб.	Цена автомобиля с учетом скидки в 100 тыс. руб., руб.	Цена автомобиля с учетом скидки в 110 тыс. руб., руб.
LADA 2105 Комплектация 21054-30-010	175 000	125 000	Не применяется	Не применяется
LADA Kalina седан Комплектация 11184-33-016 ³	333 000	283 000	233 000	Не применяется
LADA Kalina седан Комплектация 11186-33-016	338 000	288 000	238 000	Не применяется
LADA Kalina хэтчбек Комплектация 11194-33-016	333 000	283 000	233 000	Не применяется
LADA Kalina хэтчбек Комплектация 11196-33-016	338 000	288 000	238 000	Не применяется
LADA Kalina универсал Комплектация 11174-33-016	338 000	288 000	238 000	Не применяется
LADA Kalina универсал Комплектация 11176-33-016	343 000	293 000	243 000	Не применяется
LADA Priora седан Комплектация 21703-03-018	372 000	322 000	Не применяется	262 000
LADA Priora седан Комплектация 21703-03-020	378 000	328 000	Не применяется	268 000
LADA Priora хэтчбек Комплектация 21723-03-018	377 000	327 000	Не применяется	267 000
LADA Priora хэтчбек Комплектация 21723-03-020	383 000	323 000	Не применяется	273 000
LADA Priora универсал Комплектация 21713-03-018	382 000	332 000	Не применяется	272 000
LADA Priora универсал Комплектация 21713-03-020	388 000	338 000	Не применяется	278 000

² Приведены рекомендованные цены, размещенные на официальном сайте ОАО «АвтоВАЗ» по состоянию на 1 октября 2010 г. URL: <http://www.lada-auto.ru>.

³ Комплектации LADA Kalina и LADA Priora подобраны с максимальным учетом критерия «безопасность». Например, каждый из автомобилей оснащен двумя подушками безопасности, преднатяжителем ремней безопасности передних сидений; кузов усилен дополнительными элементами, повышающими пассивную безопасность [6; 8].

Представляется, что реализация предложенных в настоящей статье мер по стимулированию развития автомобильного кластера Самарской области в совокупности с уже применяемыми действиями органов власти будет способствовать достижению целей как промышленной, так и социальной политики.

Библиографический список

1. О проведении эксперимента по стимулированию приобретения новых автотранспортных средств взамен вышедших из эксплуатации и сдаваемых на утилизацию, а также по созданию в Российской Федерации системы сбора и утилизации вышедших из эксплуатации автотранспортных средств: Постановление Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2009 г. № 1194 // Собрание законодательства Российской Федерации. 2010. № 3. Ст. 319.
2. О внесении изменений в Постановление Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2009 г. № 1194: Постановление Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. № 622 // Собрание законодательства Российской Федерации. 2010. №33. Ст. 4441.
3. Стратегия социально-экономического развития Самарской области до 2020 года. Утверждена Постановлением Правительства Самарской области от 9 октября 2006 г. №129. URL: http://www.economy.samregion.ru/social_no_ekonomicheskoe_razvi/9178/
4. Автомобильная промышленность: отчет Министерства промышленности и торговли Российской Федерации. URL: <http://www.minprom.gov.ru/activity/auto/return/0>.
5. Беликов Д. Классика переедет на «ИжАвто». URL: <http://www.kommersant.ru/doc.aspx?fromsearch=962837bf-9ee1-44a5-8b99-f390bee8efcb&docid=1475695>.
6. Ветров Ю. Фазы Приоры. URL: http://www.autoreview.ru/_archive/section/detail.php?ELEMENT_ID=70647&SECTION_ID=2029&print=Y.
7. Волжский автозавод получил прибыль в размере 1 млрд рублей по итогам первого полугодия. URL: <http://www.echo.msk.ru/news/695186-echo.phtml>.
8. Голованов Л. Калина битая. URL: <http://www.autoreview.ru/archive/2005/20/kalina>.
9. Голованов Л. Краш-тест. Совместное предприятие. URL: http://www.autoreview.ru/archive/2003/19/krush_nivy/index.php?print=Y.
10. Зыкова Т. Двенадцатый донор. URL: <http://www.rg.ru/2009/12/23/artyakov-dz.html>.
11. Исупов А.М. Основные направления государственной поддержки гражданского авиастроения в условиях перехода к рыночной экономике (на примере Самарской области) // Вестник Самарского государственного университета. Гуманитарная серия. 2006. № 8. С. 80–86.
12. Карманова Н.Е. В переходной экономике и кризисы «переходные» // ЭКО. 2009. № 11. С. 2–12.
13. Колычева Е. УАЗ выкатывается из минуса // Коммерсантъ (Самарский выпуск). 2010. 21 мая. С. 8.
14. Краш-тест «классики»: ВАЗ-2107 и ВАЗ-2106. URL: <http://www.autoreview.ru/video/crash/>.
15. Леонов П. Автомобили до 300 тысяч рублей: слуги народа. URL: <http://www.zr.ru/a/123884/>.
16. Моржаретто И. Игорь Комаров: точка возврата пройдена. URL: <http://www.zr.ru/a/249609/print/>.
17. Первая всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения. URL: <http://www.kremlin.ru/news/6037>.

18. Подведены итоги первого этапа реализации программы утилизации автомобилей. URL: <http://www.minprom.gov.ru/activity/auto/news/195/print>.

19. Портер М.Е. Экономическое развитие регионов (начало) // *Пространственная экономика*. 2006. № 4. С. 115–139.

20. Портер М.Е. Экономическое развитие регионов (окончание) // *Пространственная экономика*. 2007. № 1. С. 108–132.

*A.M. Isupov, S.A. Martyshkin**

IMPROVING OF STATE SUPPORT OF AUTOMOBILE INDUSTRY (ON SAMARA REGION EXAMPLE)

In this article we attempted to discover the problem of safety of vehicles made by Samara region automobile cluster. We give advances on improving methods of state industrial policy about the experiment on utilization of old cars in Samara region.

Key words: cluster, automobile producing, Samara region, state support, automobile safety.

* *Isupov Andrey Mihailovich* (a-isupov@yandex.ru), *Martyshkin Sergey Alekseevich* (martyshkin@bk.ru), the Dept. of State and Municipal Management, Samara State University, Samara, 443011, Russia.