

## ОСОБАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЗОНА САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ

В статье рассмотрены основные вопросы формирования особой экономической зоны Самарской области, предпосылки создания, условия функционирования, цели и задачи. Приводится авторский анализ оценки системы функционирования и перспектив развития особой экономической зоны.

**Ключевые слова:** особая экономическая зона, интеграция, промышленное объединение, стратегия, экономическое развитие.

Основными целями создания на территории Самарской области особой экономической зоны (ОЭЗ) являются:

– увеличение экономического потенциала, инвестиционной и социальной привлекательности Самарской области;

– создание условий для развития российской автомобильной промышленности, ее интеграции в мировое автомобилестроение, а также производства высокотехнологичной, конкурентоспособной автомобильной техники и автомобильных компонентов;

повышение уровня и качества жизни населения Самарской области на основе роста эффективности экономики и обеспечения дополнительных поступлений в бюджеты всех уровней за счет активизации инновационных и инвестиционных процессов.

Цели создания особой экономической зоны на территории Самарской области предполагают решение следующих основных задач:

– обеспечение благоприятных условий для привлечения крупномасштабных инвестиций за счет средств российского и иностранного капитала;

– создание и привлечение отечественных и иностранных передовых технологий в области производства автомобильной техники и автомобильных компонентов;

– организация с участием стратегических инвесторов, в том числе иностранных, производств конкурентоспособных автомобильных компонентов высокого технического уровня, а также последующее расширение этих производств;

– создание инженерной, транспортной, социальной инфраструктуры с целью обеспечения резидентов особой экономической зоны всеми необходимыми видами энергетических ресурсов;

– расширение экспортного потенциала Самарской области и увеличение поступлений в бюджеты всех уровней;

– повышение занятости населения региона за счет создания новых рабочих мест;

– развитие социальной инфраструктуры Ставропольского муниципального района и городского округа Тольятти.

Целесообразность создания особой экономической зоны на территории Ставропольского муниципального района Самарской области обусловлена рядом благоприятных

---

\* © Тюкавкин Н.М., Крюкова К.В., 2010

*Тюкавкин Николай Михайлович* (tnm-samara@mail.ru), *Крюкова Кристина Викторовна* (kriss088@rambler.ru), кафедра экономики Самарского государственного университета, 443011, Россия, г. Самара, ул. Акад. Павлова, 1.

ятных факторов и предпосылок, прежде всего, очень выгодным экономико-географическим положением.

Территория предполагаемой к созданию особой экономической зоны площадью 660 га расположена на территории Ставропольского муниципального района, на границе с административной территорией городского округа Тольятти, в непосредственной близости к основной производственной площадке ОАО «АвтоВАЗ». В радиусе 20 км от территории ОЭЗ также расположены несколько населенных пунктов Ставропольского района, таких как: Подстепки, Ягодное, Тимофеевка, Приморский, Хрящевка с общим числом жителей свыше 20 тыс. человек.

Выбор земельного участка под территорию ОЭЗ является оптимальным для ее размещения в связи с тем, что, с одной стороны, она обеспечена за счет существующих мощностей возможностью использования практически всех видов инфраструктур и ресурсов, с другой стороны, обеспечение ОЭЗ трудовыми ресурсами может осуществляться как за счет трудового потенциала Ставропольского муниципального района, так и городского округа Тольятти.

При определении местоположения земельного участка под создание ОЭЗ в первую очередь учитывались следующие факторы:

- наличие мощной транспортно-логистической инфраструктуры, позволяющей обеспечить территорию ОЭЗ всеми видами транспорта, за исключением морского;
- возможность обеспечения территории ОЭЗ инженерной, социальной и иными инфраструктурами, а также необходимыми энергетическими ресурсами;
- значительный потенциал квалифицированных кадров, обладающих уникальными навыками и технологиями, развитая образовательная база (высшего и среднего профессионального образования), способная обеспечить потребность ОЭЗ в специалистах различной направленности;
- локализация производства за счет близости территории ОЭЗ к производственной площадке ОАО «АвтоВАЗ» как потенциального потребителя значительной доли продукции;
- на площадке в соответствии с отчетом ООО «Маркшейдерско-геодезическое предприятие» не выявлено явных неблагоприятных процессов и явлений, влияющих на строительство и эксплуатацию планируемых к возведению зданий и сооружений.

Основным направлением промышленно-технологической специализации особой экономической зоны на территории Самарской области является производство высокотехнологичных автомобильных компонентов для российских и зарубежных автопроизводителей. Определяющим фактором выбора такой специализации является значительная концентрация на территории Самарской области, особенно в городском округе Тольятти, организаций, осуществляющих деятельность в сфере автомобилестроения. Более 300 организаций области поставляют продукцию на ОАО «АвтоВАЗ». Действуют научно-технические и образовательные организации, обеспечивающие подготовку квалифицированных кадров в сфере автомобилестроения, проектирование и разработку автомобилей и автокомпонентов, в том числе научно-технический центр ОАО «АвтоВАЗ» с уникальным испытательным оборудованием мирового уровня.

Развитие производства автомобильных компонентов на территории Самарской области отвечает долгосрочным стратегическим целям роста национальной экономики. Промышленный комплекс области может и должен стать одним из центров функционирования обеспечения комплектующими российских и иностранных автопроизводителей, в том числе и развивающих свои производства на территории Российской Федерации.

В соответствии с Концепцией развития автомобильной промышленности, одобренной распоряжением Правительства Российской Федерации № 978р от 16 июля 2002 г., повышение конкурентоспособности автомобильной техники достигается пу-

тем проведения институциональных преобразований, развития производства высокотехнологичных автомобильных компонентов и материалов, применения государственных стандартов, отвечающих международным требованиям, совершенствования научно-технического и кадрового обеспечения.

Создание сборочных производств с участием ведущих автомобильных компаний обеспечит применение передовых технологий производства автомобильной техники и сокращение технологического отставания российской автомобильной промышленности при минимальных инвестиционных затратах. Это позволит организовать выпуск перспективных конкурентоспособных автомобилей для внутреннего и внешнего рынка.

Одной из стратегических целей таких производств является освоение выпуска современных автомобильных компонентов и материалов на отечественных заводах. При этом будут созданы дополнительные рабочие места в ряде отраслей промышленности, в том числе с использованием потенциала предприятий оборонно-промышленного комплекса.

Разработка и производство автомобильных компонентов должны осуществляться специализированными фирмами, поставляющими продукцию широкой номенклатуры и разных типоразмеров изготовителям автотранспортных средств. Оптимальный объем продаж позволяет таким фирмам быстро окупать вложения, вкладывать значительные инвестиции в научно-исследовательские разработки и расширение производства, оперативно внедрять новые технологии и поддерживать конкурентоспособность своих изделий. При этом совершенствование компонентов специализированными фирмами будет обеспечивать повышение конкурентоспособности автомобильной техники.

Необходимо стимулировать развитие производства комплектующих изделий, конструкционных и эксплуатационных материалов на предприятиях смежных отраслей промышленности, в том числе новых поколений шин, удовлетворяющих требованиям по уровню шума и экологии, изделий электронной и электротехнической промышленности, прогрессивных видов металлопродукции, пластмасс и лакокрасочных материалов, а также моторных топлив, масел, смазок и рабочих жидкостей.

Создание инвестиционно привлекательных условий для организации, совместно с ведущими зарубежными компаниями, специализированного производства автомобильных компонентов рассматривается Правительством Российской Федерации как одна из целей государственной политики, направленной на создание благоприятных условий для осуществления инвестиционной деятельности, защиту внутреннего рынка, повышение конкурентоспособности отечественной продукции автомобилестроения.

Первоочередными мерами государственной поддержки развития отечественного автомобилестроения являются:

- включение важнейших работ, направленных на создание новых высокоэффективных производств в области изготовления автомобильных компонентов, в действующие и разрабатываемые федеральные целевые программы;
- содействие в реализации инвестиционных проектов, осуществляемых на территории Российской Федерации с участием иностранных автомобильных фирм;
- создание особых экономических зон для организации новых и модернизации существующих производств автомобильных компонентов [1].

Создание особой экономической зоны промышленно-производственного типа на территории Ставропольского муниципального района в полной мере соответствует основным целям и задачам стратегии социально-экономического развития Самарской области на период до 2020 года, одобренной постановлением Правительства Самарской области от 09.10.2006 г. № 129. Ее генеральная цель – рост уровня и качества жизни населения на основе повышения эффективности экономики и обеспечения

дополнительных поступлений в бюджеты всех уровней за счет активизации инновационных и инвестиционных процессов.

Приоритетными направлениями устойчивого развития Самарской области на период до 2020 г. являются:

- инновационно-внедренческая деятельность;
- автомобилестроение и производство автокомплектующих;
- авиационное и космическое машиностроение;
- производство химической продукции и новых материалов;
- транспортная логистика и коммуникации;
- рекреационно-туристический сервис;
- научно-образовательная и медицинская деятельность.

Ведущее место в реализации стратегии формирования инновационного профиля экономики Самарской области занимает автомобильный кластер.

Для Самарской области характерны наиболее высокая концентрация организаций автомобильной промышленности и наиболее высокая доля автомобильной промышленности в структуре валового регионального продукта (ВРП) среди всех субъектов Приволжского федерального округа.

Автомобилестроение является одной из системообразующих отраслей. В данном кластере сконцентрировано около 40 % производства, 40 % занятых, 65 % основных фондов промышленности, 25 % затрат на исследования и разработки, 20 % экспорта Самарской области (см. рисунок).

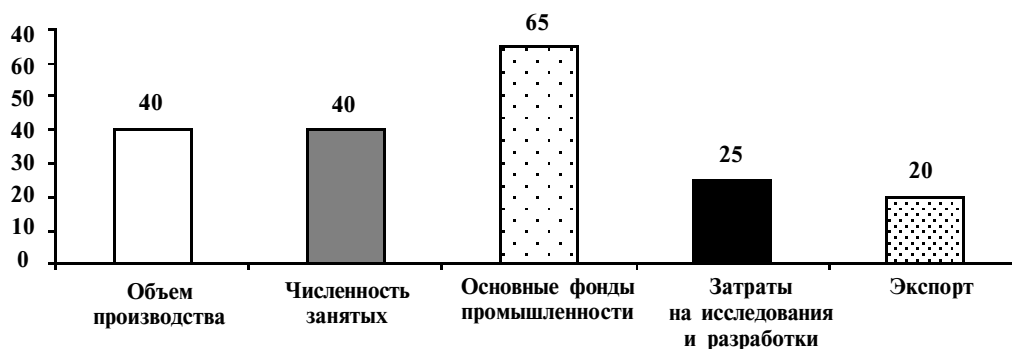


Рис. Место автомобильного кластера в экономике Самарской области, %

В состав автомобильного кластера входят организации по следующим направлениям деятельности:

- сборочное производство легковых автомобилей;
- производство автокомпонентов, материалов, узлов для автосборочных заводов;
- создание автосервисов и торговых организаций, оказывающих услуги владельцам автомобилей;
- исследовательские, конструкторские, технологические, консалтинговые организации;
- организации, осуществляющие подготовку кадров для создания кластера;
- финансовые организации, обеспечивающие текущее обслуживание, кредитование, страхование, деятельность на фондовом рынке.

Развитие производства современных высокотехнологичных автокомпонентов на территории России отвечает долгосрочным стратегическим целям развития национальной экономики.

Стратегическим ориентиром является достижение таких масштабов производства автокомпонентов в Самарской области, которые могут обеспечить потребности авто-сборочных производств в объеме не менее 5 млн автомобилей в год. Именно при таких объемах производства субкластер автокомпонентов может стать стабильным и высокодоходным элементом экономической системы.

Рост благосостояния и открытие внешних рынков оказывают двоякое воздействие на спрос на автомобили ОАО «АвтоВАЗ» – расширяется круг потенциальных владельцев машин, возникает стремление к покупке более надежных и престижных иностранных машин (в том числе российской сборки).

Стратегическим приоритетом является реализация проекта создания промышленно-производственной особой экономической зоны в Ставропольском районе, специализированной на организации производств высокотехнологичных автокомпонентов нового поколения для российских и зарубежных автопроизводителей.

Таким образом, цели и задачи создания на территории Самарской области особой экономической зоны соотносятся не только со стратегией развития Самарской области, но и с Концепцией развития автомобильной промышленности России, реализация которой позволит создать интегрированную в мировое автомобилестроение конкурентоспособную автомобильную промышленность, обеспечить удовлетворение растущего платежеспособного спроса на автомобильную технику, повысить экспортный потенциал отечественного машиностроения, оказать позитивное влияние на рост налоговых поступлений в консолидированный бюджет и отчислений во внебюджетные фонды.

Датой старта успешной реализации на территории Самарской области крупных инвестиционных проектов в области автомобилестроения можно считать 19 апреля 1970 года, когда с конвейера Волжского автомобильного завода сошел первый серийный автомобиль марки ВАЗ-2101. С тех пор АвтоВАЗ, начав с выпуска лишь трех моделей, более чем за четыре десятка лет освоил на главном конвейере производство 17 моделей автомобилей и более 100 их модификаций. В настоящее время на предприятии действует свыше 40 тысяч единиц оборудования, общая протяженность конвейерных систем насчитывает около 300 км.

Развитие АвтоВАЗа дало толчок появлению и развитию не только целого ряда отраслей промышленности, но и других предприятий автопрома в России и за ее пределами. Перенос оборудования в результате технического переоснащения вазовских производств на другие заводы значительно увеличил номенклатуру выпускаемых ими комплектующих изделий и привлек к сотрудничеству новых партнеров. Постоянно проводимое АвтоВАЗом обновление модельного ряда способствовало созданию дочерних фирм по производству автокомпонентов, мелкосерийных и специальных автомобилей, организации автосборочных предприятий в России, Украине, Казахстане, Египте. Сегодня во всех этих компаниях выпускается более 30 модификаций автомобилей LADA и созданных на их базе других транспортных средств. За такой деятельностью стоит ответственность 120-тысячного коллектива, которая продиктована самой позицией крупнейшего отечественного автопроизводителя. Автомобили LADA стали составляющей жизни многих миллионов людей. Примерно для 12,5 миллиона россиян (а с учетом «семейного» коэффициента – около 35 миллионов) автомобиль LADA стал надежным другом и партнером. Каждое рабочее место на АвтоВАЗе обеспечивает занятость десяти человек на смежных предприятиях. Таким образом, уровень жизни и благосостояние еще около 6 миллионов человек связаны с деятельностью автопрома. Этой значимостью и объясняется то пристальное внимание, которое уделяется всеми слоями общественности АвтоВАЗу и его продукции.

АвтоВАЗ не является единственным инвестиционным проектом в области автомобилестроения, успешно реализованным на территории Самарской области.

Так, в 2002 году ОАО «АвтоВАЗ» совместно с концерном General Motors (США) и Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР) в городе Тольятти запустили завод по производству автомобилей ЗАО «Джи-Эм-АвтоВАЗ».

Само совместное производство было создано на учредительном заседании 30 июля 2001 года и получило регистрацию в Минюсте России 2 августа 2001 года. Набор персонала начался с 27 августа, а строительные работы – с октября 2001 года.

Вклад сторон в уставный капитал, совместное производство составил 238,2 миллиона долларов США:

– «Дженерал моторс» – 99,1 миллиона денежными средствами и оборудованием (41,61 %);

– АвтоВАЗ – 99,1 миллиона интеллектуальной собственностью (патенты, свидетельства и торговая марка на автомобиль «Нива», модель 2121), инженерными системами, зданиями и сооружениями (41,61 %);

– Европейский банк реконструкции и развития – 40 миллионов долларов денежными средствами (16,78 %) и кредит на 100 миллионов долларов.

Общая сумма инвестиций в проект составляет 338,2 миллиона долларов США. Из них:

82,3 миллиона – денежные средства;

– 63,6 миллиона – интеллектуальная собственность;

– 92,3 миллиона – стоимость оборудования;

– 100 миллионов – кредит ЕБРР.

Общая площадь совместного производства составляет более 142 тысяч квадратных метров. Производственные мощности включают:

– цех сборки черного (неокрашенного) кузова;

– цех финишной сборки черного кузова, в том числе линию штамповки деталей кузова (на АвтоВАЗе), линию сварки каркаса кузова (на АвтоВАЗе);

– цех окраски;

– цех сборки и вспомогательные цеха;

– экспедицию (подготовка к отгрузке автомобилей);

– административный корпус.

На работах по строительству и планировке размещения оборудования были привлечены два генеральных подрядчика:

– Quattro Gemini Ltd (Финляндия) с 7-летним опытом работы в России отвечал за возведение зданий и подвод необходимых сетей;

– Eisenmann (Германия) – генподрядчик по технологической части и строитель цеха окраски.

Управление проектом и инженерную поддержку осуществляла американская фирма «Hanscomb», курирующая многие строительные проекты по всему миру, на рынке России она присутствует уже более 10 лет.

Также на стадии строительства были задействованы около 1000 строителей и более 30 компаний из Тольятти.

23 сентября 2002 года с конвейера совместного производства сошел первый автомобиль Chevrolet Niva – наиболее комфортный, надежный и безопасный российский внедорожник, завоевавший признание автомобилистов. Активный выход компании на российский рынок сразу был отмечен Гран-при журнала «За рулем» в номинации «Прорыв года». С тех пор Chevrolet Niva пользуется стабильным спросом у потребителей. Рынок получил современный качественный конкурентоспособный продукт. Не случайно, по данным Ассоциации европейского бизнеса в РФ по итогам 2004 и

2005 г., Chevrolet Niva стал самым продаваемым внедорожником на российском рынке. А в 2006 году был удостоен премии «Внедорожник года-2006» в классе «Компактный SUV» [2].

В сентябре 2004 года на той же сборочной линии предприятие запустило в производство новый динамичный переднеприводный автомобиль Chevrolet Viva класса «С», базирующийся на платформе Opel Astra T-3000, который по праву является одним из лучших европейских автомобилей.

В начале 2006 года для изучения покупательского спроса была выпущена пробная партия Chevrolet Niva GLX с двигателем FAM1 объемом 1,8 л, новой трансмиссией, ABS, кондиционером и подушками безопасности. По результатам теста на безопасность по европейским стандартам EuroNCAP автомобиль получил 4 звезды. В конце года в продажу поступила ограниченная партия машин, которых с нетерпением ожидали дилеры и покупатели.

В 2002 году с конвейера совместного производства сошло 456 автомобилей, в 2003 – 25 235, в 2004 – 55 150 автомобилей, которые были проданы не только в России, но и в странах СНГ. Итоги производства 2005 года – 51 810 автомобилей, 2006 года – 47 881, 2007 года – 55 052 автомобилей Chevrolet Niva и Chevrolet Viva.

Продажи на территории России и стран СНГ осуществляются через сеть собственных дилеров, отвечающих всем стандартам совместного производства. До конца 2002 г. с дилерами были заключены 16 соглашений. В 2003 г. сеть составила 38 дилеров, в 2004 г. – 98, в 2005 г. – 119, в 2006 г. – 124, а в 2007 г. – 121 дилера в 79 городах Российской Федерации.

Из них 73 являются совместными дилерами GM-AvtoVAZ и GM-CIS, 10 – GM-AvtoVAZ и АвтоВАЗа, 38 – независимыми. Восемь дилеров работают в странах СНГ, два дистрибьютора в Украине и Казахстане.

План развития дилерской сети в 2008 году предусматривает работу 130 российских дилеров. Всего с начала производства было продано 233 983 автомобилей (данные на 31.12.2007 г.).

Одной из основных задач совместного производства является обеспечение компании квалифицированными кадрами. С этой целью осуществляется сотрудничество с рядом рекрутинговых агентств в Тольятти, которые помогают в оценке и подборе персонала. Окончательное решение о выборе кандидата принимается после собеседования потенциального кандидата с руководителем подразделения и представителем дирекции по персоналу.

На совместном производстве успешно функционирует процесс отбора на вакантные должности из числа сотрудников компании. Только в 2007 году на 40 открытых вакансий претендовало 128 сотрудников компании, желающих добиться профессионального роста и реализовать свой потенциал.

Принципиальная политика ЗАО «Джи Эм-АвтоВАЗ» – назначение на позиции бригадира, мастера и начальника смены кандидата из числа сотрудников компании через мероприятия оценочного центра. Это дает возможность объективно оценить уровень развития компетенций, свойственных той или иной должности, сформировать перечень кандидатов на должность, составив их рейтинг, и сделать процесс прозрачным.

Компания активно занимается обучением персонала, повышением его квалификации, ежегодно устанавливая определенное количество часов обучения для каждого сотрудника, в зависимости от задач и плана развития компании на год.

В арсенале ЗАО «Джи Эм-АвтоВАЗ» около 45 внутренних курсов и предметов по подготовке специалистов, начиная с вводного обучения для каждого нового сотрудника и заканчивая более специфическими, узконаправленными предметами. Помимо

этого, сотрудники предприятия посещают внешние семинары и периодически проходят стажировку на аналогичных предприятиях компании GM.

По состоянию на 1 января 2008 года общая численность персонала компании составляет около 1 400 человек.

Как и на всех заводах GM, производственный процесс в компании строится на основе внедрения гибкой системы GM-GMS, которая обеспечивает низкокзатратное, ресурсосберегающее производство и максимально сокращает издержки любого рода, обеспечивая высокое качество выпускаемой продукции. Оно достигается не только за счет строжайшего входного и выходного контроля, но и отработанной системы его типизированных процедур, а также соответствующего обучения и мотивации персонала. С 1 июля 2002 года на предприятии введена и успешно действует современная система автоматизированного управления – SAP.

**Политика ЗАО «ДЖИ ЭМ-АвтоВАЗ» в области охраны окружающей среды:**

- предотвращение загрязнения окружающей среды;
- осуществление деятельности в соответствии с требованиями Федерального, регионального и местного законодательства в области охраны окружающей среды, требованиями системы менеджмента окружающей среды СП «Джи Эм-АвтоВАЗ»;
- постоянное улучшение системы менеджмента по охране окружающей среды;
- рациональное использование природных ресурсов;
- требование от всего персонала компании осуществления работ в соответствии с действующими правилами и нормами охраны окружающей среды;
- обучение персонала с целью повышения уровня его экологической сознательности и понимания личной ответственности за состояние окружающей среды;
- организация работы по следующему принципу: проще предвидеть и предотвратить загрязнение, чем устранять его последствия;
- планирование и контроль экологических показателей своей деятельности с целью снижения воздействия на окружающую среду.

**Основные задачи:**

- совершенствование культуры производства;
- повышение качества выпускаемой продукции;
- укрепление доверия западных компаний к российскому бизнесу;
- дальнейшее привлечение современных технологий и инвестиций в автомобильную промышленность, в том числе через создание СП по производству комплектующих;
- построение современной дилерской сети.

Таким образом, основная задача предприятия состоит в том, чтобы занять место полноправного производителя высококачественных, конкурентоспособных, доступных по цене автомобилей на рынках России и СНГ [3]. За последние несколько лет в Самарской области успешно организован ряд предприятий по выпуску автомобильных компонентов: завод по производству аккумуляторных батарей АКОМ (совместно с компанией Tudor (Испания) в городе Жигулевске, систем выхлопа отработанных газов автомобилей ООО «Теннеко Аутомотив Волга», по окраске навесной номенклатуры ООО «Пластик С» в городе Тольятти.

На территории Ставропольского муниципального района также действует ряд предприятий по производству автомобильных компонентов: ООО «СП-Вентол», ЗАО «Группа компаний ВАЗИнтерСервисСнаб», ЗАО «АРБ-Мораван» и другие.

Общий объем отгруженной продукции предприятиями автомобильного кластера Самарской области на 1 января 2008 года составил 211,48 млрд рублей. В бюджетную систему Российской Федерации поступило платежей на сумму более 12 млрд рублей.



Таким образом, создание на территории Самарской области особой экономической зоны как центра обеспечения российских и зарубежных автопроизводителей высокотехнологичными автокомпонентами обусловлено и наличием богатого опыта успешной реализации крупных инвестиционных проектов в области автомобилестроения с участием российских и иностранных инвесторов.

#### **Библиографический список**

1. Голиченко О.Г., Акинфеев Е.В. Особые экономические зоны технико-внедренческого типа: иллюзии и реалии // Инновации. 2009. № 6. С. 30–37.
2. Джерелейко И. Особая экономическая зона Калининградской области в новых условиях // Власть. 2007. № 1. С. 85–87.
3. Об особых экономических зонах в Российской Федерации // Наука в Сибири. 2005. № 3. С. 10.

*N.M. Tyukavkin, K.V. Krukova\**

#### **SPECIAL ECONOMIC ZONE OF THE SAMARA REGION**

The article provides basic information about the formation of a special economic zone of the Samara region, creating conditions, operating conditions, goals and objectives. Copyright provides an analysis assessing the functioning and prospects of special economic zone.

**Key words:** Special Economic Zone, integration, industrial association, a strategy of economic development.

---

\* *Tyukavkin Nikolay Mihailovich* (tnm-samara@mail.ru), *Kryukova Kristina Victorovna* (kriss088@rambler.ru), the Dept. of Economics, Samara State University, Samara, 443011, Russia.