

РАСПОРЯЖЕНИЯ

ПРАВИТЕЛЬСТВО САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ
РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 05.06.2015 № 437-р

Об утверждении Программы развития автомобильного кластера Самарской области на 2015 – 2020 годы

В целях повышения конкурентоспособности экономики Самарской области за счет реализации потенциала эффективного взаимодействия участников автомобильного кластера Самарской области:

1. Утвердить прилагаемую Программу развития автомобильного кластера Самарской области на 2015–2020 годы.
2. Контроль за выполнением настоящего распоряжения возложить на министерство экономического развития, инвестиций и торговли Самарской области (Кобенко).
3. Опубликовать настоящее распоряжение в средствах массовой информации.
4. Настоящее распоряжение вступает в силу со дня его официального опубликования.

А.П. НЕФЁДОВ.

Первый вице-губернатор – председатель Правительства Самарской области.

УТВЕРЖДЕНА

распоряжением Правительства Самарской области
от 05.06.2015 № 437-рПРОГРАММА
РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО КЛАСТЕРА САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ
НА 2015 – 2020 ГОДЫ
(далее – Программа)

НАИМЕНОВАНИЕ ПРОГРАММЫ – Программа развития автомобильного кластера Самарской области на 2015–2020 годы

ЦЕЛЬ И ЗАДАЧИ ПРОГРАММЫ – цель Программы – содействие развитию организаций-участников для повышения конкурентоспособности экономики Самарской области, расширения географии присутствия автомобильного кластера Самарской области (далее – кластер) и объемов сбыта на внутреннем и внешнем рынках.

Задачи Программы:

формирование условий для эффективного организационного развития кластера, включая обеспечение деятельности специализированной организации, осуществляющей методическое, организационное, экспертно-аналитическое и информационное сопровождение развития кластера;

повышение доли инновационной продукции собственного производства, выполненных организациями-участниками инновационных работ и услуг, в том числе за счет развития сектора исследований и разработок, кооперации в научно-технической сфере;

содействие повышению обеспеченности кластера объектами инновационной, образовательной, транспортной, энергетической инженерной и социальной инфраструктур кластера;

содействие модернизации и развитию производств, способных обеспечить мировой уровень конкурентоспособности продукции организаций-участников;

повышение обеспеченности организаций-участников необходимыми для реализации проектов кластера компетенциями, развитие кадрового потенциала организаций-участников, включая развитие системы подготовки и повышения квалификации научных, инженерно-технических и управленческих кадров;

содействие развитию научно-исследовательской и материально-технической базы организаций-участников;

создание условий для эффективной реализации проектов кластера (в том числе работ и проектов в сфере научных исследований и разработок), выполняемых организациями-участниками в кооперации, включая реализацию проектов совместно с зарубежными партнерами;

содействие развитию инноваций, международной кооперации и малого и среднего предпринимательства (далее – МСП) в сфере производства автомобилей, в том числе специального назначения, прицепов и полуприцепов, двигателей автомобилей, частей и принадлежностей, автомобильных аккумуляторов, электрооборудования и иного оборудования для автомобилей, технического обслуживания, ремонта и переоборудования автомобилей;

стимулирование инвестиционной деятельности организаций-участников для развития производственного потенциала и производственной кооперации;

содействие реализации кластерных инициатив, проектов кластера, направленных на повышение конкурентоспособности и рост эффективности взаимодействия организаций-участников

СРОКИ И ЭТАПЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ – сроки реализации Программы:

2015–2020 годы.

Программа реализуется в три этапа:

I этап – 2015 год;

II этап – 2016 год;

III этап – 2017–2020 годы

ВАЖНЕЙШИЕ ЦЕЛЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ (ПОКАЗАТЕЛИ) РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ – доля предприятий кластера, реализующих свои планы развития при поддержке Программы;

число новых изделий, выведенных на рынок;

количество предприятий, персонал которых прошел профессиональное повышение квалификации в рамках Программы;

количество сотрудников предприятий, прошедших профессиональное повышение квалификации в рамках Программы;

выработка на одного работника в среднем по организациям-участникам;

объем отгруженной организациями-участниками инновационной продукции собственного производства, инновационных работ и услуг, выполненных собственными силами, в общем объеме отгрузки;

рост объема работ и проектов в сфере научных исследований и разработок, выполняемых совместно двумя и более организациями-участниками либо одной организацией-участником или более совместно с иностранными организациями;

число дефектов на 1 млн. изделий поставщиков;

сокращение себестоимости производимой продукции;

сокращение сроков проектирования новых/модернизированных изделий

ОБЪЕМЫ И ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПРОГРАММЫ – финансирование Программы осуществляется за счет средств бюджета Самарской области, а также внебюджетных источников.

Планируемый объем финансирования мероприятий Программы за счет средств областного бюджета составляет 12,45 млн. рублей, в том числе:

в 2015 году – 11,71 млн. рублей;

в 2016 году – 0,15 млн. рублей;

в 2017 году – 0,15 млн. рублей;

в 2018 году – 0,15 млн. рублей;

в 2019 году – 0,15 млн. рублей;

в 2020 году – 0,15 млн. рублей.¹

Общий объем финансирования мероприятий Программы за счет планируемых к предоставлению в областной бюджет средств федерального бюджета составляет 430,6 млн. рублей, в том числе:

в 2015 году – 161,9 млн. рублей;

в 2016 году – 81,8 млн. рублей;

в 2017 году – 46,725 млн. рублей;

в 2018 году – 46,725 млн. рублей;

в 2019 году – 46,725 млн. рублей;

в 2020 году – 46,725 млн. рублей.

Планируемый объем финансирования мероприятий Программы за счет средств внебюджетных источников составляет 15,972 млн. рублей, в том числе:

в 2015 году – 3,09 млн. рублей;

в 2016 году – 3,79 млн. рублей;

в 2017 году – 2,273 млн. рублей;

в 2018 году – 2,273 млн. рублей;

в 2019 году – 2,273 млн. рублей;

в 2020 году – 2,273 млн. рублей.

Указанные положения не являются основанием возникновения расходных обязательств, подлежащих исполнению за счет средств федерального и областного бюджетов. Расходные обязательства Самарской области по финансированию Программы возникают по основаниям, установленным Бюджетным кодексом Российской Федерации.

Средства федерального бюджета приводятся справочно и не являются основанием возникновения расходных обязательств Российской Федерации, подлежащих исполнению за счет средств федерального бюджета.

Ресурсное обеспечение за счет средств федерального бюджета предполагается при условии включения в число пилотных инновационных территориальных кластеров (постановление Правительства Российской Федерации от 06.03.2013 № 188 «Об утверждении Правил распределения и предоставления субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на реализацию мероприятий, предусмотренных программами развития пилотных инновационных территориальных кластеров»)

ПОКАЗАТЕЛИ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ – комплексный показатель эффективности реализации Программы с учетом финансирования оценивается путем соотношения степени достижения основных целевых индикаторов (показателей) Программы с уровнем ее финансирования с начала реализации

СИСТЕМА ОРГАНИЗАЦИИ КОНТРОЛЯ ЗА ХОДОМ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ – управление реализацией Программы осуществляется государственным заказчиком Программы – министерством экономического развития, инвестиций и торговли Самарской области.

1. Характеристика проблемы, на решение которой направлена Программа

В настоящее время одной из основных проблем предприятий Самарской области – поставщиков автомобильных комплектующих является их низкая конкурентоспособность. При сближении цен на продукцию российских автопроизводителей с ценами на зарубежные аналоги сохраняется низкое качество производимых автомобилей. Низкое качество продукции крупнейшего автомобильного завода ОАО «АВТОВАЗ» связано с низкой производительностью труда, высокой энергоемкостью производства, несоблюдением современных технических стандартов.

Эти проблемы влекут серьезные риски сокращения и потери рынков для предприятий регионов и, как следствие, социальные проблемы, требующие для своего решения объемных затрат на создание рабочих мест (порядка 1 млн. рублей капитальных вложений на создание 1 рабочего места в производственной сфере). В соответствии со Стратегией развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года и Программой инновационного развития ОАО «АВТОВАЗ» до 2020 года предполагается сокращение численности сотрудников предприятий автомобильной отрасли. В 2014 году для соответствия предприятий автомобильной

¹ Ресурсное обеспечение за счет средств областного бюджета на 2020 год предусматривается отдельным актом Правительства Самарской области.

РАСПОРЯЖЕНИЯ

отрасли мировой практике по показателям производительности труда было высвобождено порядка 324 тыс. человек, из которых большую часть составляли сотрудники предприятий Самарской области.

В силу этих факторов при формировании нового перечня поставщиков 1-го уровня для комплектации автомобилей на франко-японской платформе «В0», сборка которой началась в 2012 году, из 80 требуемых поставщиков узлов и агрегатов в число номинированных поставщиков вошли только около 20 предприятий Самарской области.

Почти половина предприятий, являясь поставщиками 1-го уровня, используют в производстве комплектующие и материалы от значительного количества региональных субпоставщиков (поставщиков 2-го, 3-го, 4-го уровней), которым также грозит потеря рынков и сокращение персонала в случае отсутствия какой-либо системной поддержки и содействия сохранению рынков, выходу на новые рынки.

Характер данных проблем приводит к необходимости решать их только на основе кластерного подхода с участием всех заинтересованных сторон.

Автомобильный кластер Самарской области (далее – кластер) объединяет предприятия, осуществляющие деятельность в области производства автомобилей, в том числе специального назначения, прицепов и полуприцепов, двигателей автомобилей, частей и принадлежностей автомобилей, автомобильных аккумуляторов, электрооборудования и иного оборудования для автомобилей, технического обслуживания, ремонта и переоборудования автомобилей, ведущие образовательную, консалтинговую, аутсорсинговую, научно-исследовательскую, инжиниринговую, опытно-конструкторскую, а также иную инновационную деятельность в указанных областях.

2. Основные положения Программы

2.1. Стратегическая цель Программы – развитие кластера

Стратегическая цель Программы – содействие развитию организаций-участников для повышения конкурентоспособности экономики Самарской области, расширения географии присутствия кластера и объемов сбыта на внутреннем и внешнем рынках.

Для достижения поставленной цели необходимо обеспечить решение следующих задач:

- формирование условий для эффективного организационного развития кластера, включая обеспечение деятельности специализированной организации, осуществляющей методическое, организационное, экспертно-аналитическое и информационное сопровождение развития кластера;
- повышение доли инновационной продукции собственного производства, выполненных организациями-участниками инновационных работ и услуг, в том числе за счет развития сектора исследований и разработок, кооперации в научно-технической сфере;
- содействие повышению обеспеченности кластера объектами инновационной, образовательной, транспортной, энергетической инженерной и социальной инфраструктур кластера;
- содействие модернизации и развитию производства, способных обеспечить мировой уровень конкурентоспособности продукции организаций-участников;
- повышение обеспеченности организаций-участников необходимыми для реализации проектов кластера компетенциями, развитие кадрового потенциала организаций-участников, включая развитие системы подготовки и повышения квалификации научных, инженерно-технических и управленческих кадров;
- содействие развитию научно-исследовательской и материально-технической базы организаций-участников;
- создание условий для эффективной реализации проектов кластера (в том числе работ и проектов в сфере научных исследований и разработок), выполняемых организациями-участниками в кооперации, включая реализацию проектов совместно с зарубежными партнерами;
- содействие развитию инноваций, международной кооперации и МСП в сфере производства автомобилей, в том числе специального назначения, прицепов и полуприцепов, двигателей автомобилей, частей и принадлежностей автомобилей, автомобильных аккумуляторов, электрооборудования и иного оборудования для автомобилей, технического обслуживания, ремонта и переоборудования автомобилей;
- стимулирование инвестиционной деятельности организаций-участников для развития производственного потенциала и производственной кооперации;
- содействие реализации кластерных инициатив, проектов кластера, направленных на повышение конкурентоспособности и рост эффективности взаимодействия организаций-участников.

Основные социально значимые ожидаемые результаты реализации Программы:

- повышение добавленной стоимости продукции, производимой автомобильной промышленностью региона, до 60–70%;
- повышение эффективности производств (снижение издержек, ликвидация отставания от ведущих мировых производителей продукции с аналогичной себестоимостью в среднем на 15–20%) в целях снижения рисков замещения и ликвидации предприятий;
- соответствие современным требованиям к качеству продукции для удовлетворения требований зарубежных сборочных предприятий (ликвидация отставания по показателям в разы, в ряде случаев в десятки раз);
- повышение производительности труда до мировых показателей по отрасли (в 2,5–4 раза) для выхода на мировые рынки;
- совместная реализация инновационных проектов, требующих участия многих сторон (например, таких проектов, как постановка на производство электромобилей/двухтопливных автомобилей, развитие инфраструктуры для электромобилей/двухтопливных автомобилей), развития инновационной инфраструктуры поддержки инжиниринга, развития поставщиков и др.;

реализация проектов диверсификации деятельности кластера для выхода на новые рынки и обеспечения занятости большого числа высвобождаемого персонала в автомобильной отрасли (решение ближайших проблем региона, связанных с большим высвобождением персонала из отрасли);

привлечение инвесторов, в том числе потенциальных партнеров по локализации производств;

использование инфраструктурных возможностей автокомпонентных предприятий для их эффективного включения в развивающуюся систему утилизации автомобилей (авторезинг) (рисунок 1).



Рис.1. Инфраструктура кластера
2.2. Текущее состояние и масштабы деятельности кластера

Ситуация в автомобильной промышленности, как и на рынке автомобилей и автокомпонентов, зависит от ряда факторов: глобализации внешнеэкономического пространства, таможенной политики государства, развития кредитного финансирования, расширения сети обслуживания дилерских сетей, политической обстановки, изменения таких основных макроэкономических показателей, как ВВП, располагаемые денежные доходы населения, уровень инфляции, колебания курсов валют, рост тарифов на энергоносители и т.д.

Отложенный спрос, замедление темпов автокредитования, колебания курсов валют, снижение темпов роста основных макроэкономических показателей негативно повлияли на развитие российской автомобильной промышленности в 2014 году и будут оказывать существенное влияние в 2015 году.

Снижение объемов производства показали практически все отечественные производители, что, в первую очередь, связано со снижением потребительского спроса в бюджетном сегменте автомобилей в результате ужесточения требований автокредитования, снижения уровня доходов населения, частичного перераспределения спроса с новых легковых автомобилей на поддержанные, а также с ограничением возможностей поставщиков по поставке автокомпонентов.

Показатели автомобильного парка являются ключевыми при оценке емкости рынка автокомпонентов.

За последние 20 лет автомобильный парк России увеличился в 3,3 раза. По состоянию на 01.01.2015 в России было зарегистрировано 39 306 667 легковых автомобилей. На сегмент автомобилей российских производителей по итогам 2014 года пришлось 45,4% парка автомобилей, на сегмент автомобилей иностранных марок – 54,3% соответственно.

Если рассматривать динамику автомобильного парка по годам, то темпы роста зависят от ряда факторов. Одним из таких факторов является государственная программа утилизации автомобилей. Первая программа действовала в 2010–2011 годах. За два года работы в рамках программы утилизации было продано более 600 тыс. автомобилей, что позволило вывести из парка России часть автомобилей старше 10 лет и снизить темпы его роста до 0,8%.

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

При годовом объеме выпуска автомобилей в Самарской области на уровне 700 тыс. единиц объем реализации автокомпонентов (без учета сбыта на вторичном рынке запасных частей) для указанных предприятий составляет примерно 25 млрд. рублей, общая численность персонала – около 18 тыс. человек.

Членство в кластере не лимитировано границами Самарской области. Ряд предприятий и групп компаний, расположенных в других регионах, уже вступили в число участников кластера или поддерживают постоянные контакты с оператором кластера.

География расположения кластера:
Самарская область: города Тольятти, Самара, Сызрань, Жигулевск, Кинель, Новокуйбышевск;

Ульяновская область: города Ульяновск, Димитровград;
Саратовская область: города Саратов, Энгельс, Балаково.

Так как 85% российского автопрома сконцентрировано в Поволжье, а ОАО «АВТОВАЗ» входит в Государственную корпорацию «Ростехнологии», то есть имеет федеральный статус, автомобильный кластер не должен ограничиваться рамками одной только Самарской области. Необходимо консолидация усилий нескольких регионов, в первую очередь, Самарской, Ульяновской и Нижегородской областей, а также Татарстана в целях реализации единой последовательности действий на территории нескольких субъектов Российской Федерации.

Деятельность кластера осуществляется в таких секторах экономики, как машиностроение (производство автомобилей и их комплектующих – сборка, все основные виды обработки материалов и защитных покрытий), химическая и нефтехимическая промышленность (производство резино-технических, пластмассовых деталей и первичных материалов для их изго-

товления, включая пенополиуретановые технологии, производство топлива, масла и других технических жидкостей, реагентов катализаторов и т.п.), черная и цветная металлургия (заготовки-отливки из стали и чугуна, прокатные материалы), дилерские сети, автосервис и вторичный рынок автомобильных комплектующих, транспортно-логистические предприятия.

2.3. Перечень и краткое описание ключевых организаций – участников кластера

В состав кластера входят следующие организации: автосборочные предприятия;

производители автокомпонентов, материалов, узлов для автосборочных предприятий;

организации автосервиса и торговли, оказывающие сервисные услуги владельцам автомобилей;

исследовательские, конструкторские, технологические, консалтинговые, аутсорсинговые организации;

организации, осуществляющие подготовку кадров для организаций кластера;

финансовые организации, обеспечивающие текущее обслуживание, кредитование, страхование, деятельность на фондовом рынке.

Организационной формой кластера является некоммерческое партнерство.

Ведущее предприятие в автомобильной сфере региона – ОАО «АВТОВАЗ», которое производит на сегодняшний день более 1500 автомобилей в день.

В настоящее время ОАО «АВТОВАЗ» занимает около 17% российского рынка автомобилей, потеряв за последние несколько лет более 10% рынка. Вместе с тем компания остается одним из крупнейших производителей легковых автомобилей в Европе. Однако для сохранения ведущих позиций предприятию необходимо поддерживать постоянную долю рынка не менее 20%.

В соответствии с Программой инновационного развития ОАО «АВТОВАЗ» до 2020 года компания проводит масштабную модернизацию производства, реализует программу по повышению качества продукции, активно выводит на рынок новые модели. В 2011 году потребителям представлена LADA Granta – первая модель ОАО «АВТОВАЗ», созданная в рамках альянса на основе совместных конструкторских решений и технологий. С 2012 года начато производство LADA Largus, а также выпущена пробная партия автомобилей под брендом Nissan.

К 2017 году объемы производства планируется довести до 1 млн. автомобилей в год (2700 автомобилей в день).

В среднем в Самарской области производится 612 тыс. легковых автомобилей.

Автомобильное производство обеспечивают в Самарской области более 200 предприятий – производителей и сборщиков автокомпонентов, в том числе около 50 крупных и средних. Доля отгрузки автокомпонентных предприятий в объеме отгруженной промышленной продукции составляет около 7%.

Часть компаний – производителей автокомпонентов, которые составляют основу автокомпонентного подкластера кластера, представлена ниже.

ООО «Саморим-ПФ» выпускает прокладки для легковых и грузовых автомобилей. Доля на рынке составляет 14%. Предприятие имеет сертификат международной системы качества ИСО 9001:2008, а также ИСО 16949:2009, ИСО 14001:2004. В среднесрочной перспективе планируется выход на рынки СНГ и расширение номенклатуры продукции. Разрабатывается стратегия предприятия на 3–5 лет. Объем производства составляет около 125–130 млн. рублей в год.

ООО «ПластикС» производит изделия из пластмасс для ОАО «АВТОВАЗ», ЗАО «Джи Эм-АВТОВАЗ», ОАО «Пластик». В среднесрочной перспективе предприятие планирует увеличение производства на 5% ежегодно за счет увеличения номенклатуры, диверсификации производства, снижения себестоимости. Объем производства составляет около 1,5–1,6 млрд. рублей в год.

ЗАО «Кинельагропласт» производит изделия из пластмасс в основном для ОАО «АВТОВАЗ». Доля на рынке составляет около 7%. В среднесрочной перспективе предприятие планирует увеличение производства за счет поставок на ЗАО «Форд-Соллерс», ТЭК ГАЗ, EdschaAutomotive, а также приобретение оснастки для расширения номенклатуры и модернизации оборудования. Объем производства составляет около 500 млн. рублей в год.

ЗАО «Мегапласт» производит изделия из пластмасс в основном для ОАО «АВТОВАЗ». В среднесрочной перспективе предприятие планирует увеличение производства. Инвестиционные проекты направлены на расширение производства и улучшение инфраструктуры. Объем производства составляет около 300 млн. рублей в год.

ООО «Самараавтожгут» выпускает электрооборудование для систем зажигания двигателей внутреннего сгорания. Производство полностью ориентировано на выпуск продукции для отечественных автозаводов, в том числе на 90% для ОАО «АВТОВАЗ». В 2008 году предприятие прошло сертификационный аудит по системе качества ИСО ТУ 16 949 во французской компании «УТАС». Объем производства составляет около 300 млн. рублей в год.

ЗАО «ПЭС/СКК» производит жгуты электропроводки для ОАО «АВТОВАЗ», ЗАО «Джи Эм-АВТОВАЗ», ОАО «УАЗ», ОАО «Автофрамос». Доля на рынке составляет около 20%. Современное оборудование позволяет изготовить любую продукцию для любого потребителя. Планируется строительство нового завода на территории Самарской области. Объем производства составляет около 2,9 млрд. рублей.

Объем производства ОАО «АвтоВАЗагрегат» в 2012 году составил около 4 млрд. рублей. В 2010 году немецкой компанией «Эберспехер» и ОАО «АвтоВАЗагрегат» было создано совместное предприятие ООО «ЭБЕРСПЕХЕР АВТОВАЗАГРЕГАТ ВЫХЛОПНЫЕ СИСТЕМЫ» для производства и поставок на ОАО «АВТОВАЗ» и другим автопроизводителям выхлопных систем для существующих и перспективных

РАСПОРЯЖЕНИЯ

моделей. Совместное предприятие стало первым поставщиком, номинированным на проект ОАО «АВТОВАЗ» – «LADAGranta».

Объем производства ЗАО «ВАЗИНТЕРСЕРВИС» составляет около 2,4 млрд. рублей в год. В среднесрочной перспективе предприятие планирует небольшой рост производства – порядка 2%. Планируется выпускать традиционную номенклатуру изделий для новых моделей автомобилей.

Объем производства ОАО «Тольяттинский завод технологического оснащения» составляет около 2,5 млрд. рублей. В среднесрочной перспективе предприятие планирует увеличение объема производства до 3,3 млрд. рублей.

ООО «Рулевые системы» производит гидроусилители рулевого управления для автомобилей ОАО «АВТОВАЗ» и ЗАО «Джи Эм-АВТОВАЗ». В производстве используются импортные комплектующие. Имеется сертификат системы менеджмента качества ИСО 9001:2008, проводится подготовка к сертификации SMK по ИСО 16949:2009. Объем производства составляет около 2,1 млрд. рублей.

ЗАО «ПХР» осуществляет производство пластмассовых компонентов для ОАО «АВТОВАЗ», ЗАО «Джи Эм-АВТОВАЗ», ОАО «Автофрамос». В 2012 году заключены договоры на поставку комплектующих для автомобилей Nissan и Peugeot. Доля рынка аналогичной продукции составляет около 34,8%. Основные конкуренты – ОАО «Пластик», ООО «Детальстройконструкция», ООО «Уралрезинотехника», ОАО «БалаковоРезиноТехника». Объем производства составляет около 1 млрд. рублей. В среднесрочной перспективе предприятие планирует увеличить объемы производства до 1,2–1,7 млрд. рублей за счет запуска новых линий по производству резино-пластмассовых деталей и изделий из пластмасс, а также расширения числа потребителей (GAZ, Peugeot, Mitsubishi, Nissan, Volvo).

ЗАО «Мотор-Супер» (литье пластмасс, производство фильтрующего элемента) предполагает усиление своих позиций на рынке в прогнозный период за счет освоения новых изделий. Объем производства составляет около 2,1 млрд. рублей. В среднесрочной перспективе предприятие планирует увеличение производства до 3 млрд. рублей.

Объем производства ООО «Завод климатических систем» (отопители и системы вентиляции салона для автомобилей) составляет около 2 млрд. рублей. В среднесрочной перспективе предприятие планирует нарастить производство до 2,2 млрд. рублей.

ОАО «Завод им. А.М. Тарасова» производит генераторы и стартеры для автомобильной техники. Доля завода на рынке оценивается в 50%. В среднесрочной перспективе предприятие планирует увеличение доли инновационной продукции до 31% и производства до 4 млрд. рублей.

Подробный перечень предприятий – участников кластера приведен в приложении 1 к Программе.

2.4. SWOT-анализ кластера

Сильные стороны:

- наличие на кластерной территории ЗАО «Джи Эм-АВТОВАЗ», альянс компаний «АВТОВАЗ-Renault-Nissan»;
- высокая концентрация автомобильных поставщиков;
- сильная региональная образовательная база, возможности для проведения научных исследований и разработок;
- географическое положение.

Слабые стороны:

- высокая зависимость от одного клиента;
- недостаточные инвестиции в технологии и оборудование в последние десятилетия;
- текущие вопросы по качеству и стоимости;
- отсутствие мотивации компаний инвестировать в новые технологии и инновационные подходы;
- недостаточное сотрудничество с образовательным сектором.

Угрозы:

- потенциальные потери рынка в будущем в связи с устаревшей технологией, низким качеством и уровнем конкурентоспособности;
- неспособность адаптироваться к новым требованиям рынка (безопасность, охрана окружающей среды, совместимость автомобиля);
- недостаточно высокая инвестиционная привлекательность кластера в регионе (административные барьеры и т.д.);
- недостаточные инвестиции в высокотехнологичный сектор, где стоимость рабочей силы менее критична;
- рост мировых автопоставщиков.

Возможности:

- инвестиции иностранных автопоставщиков в регионе;
- локализация и импорт замещение автокомпонентной среды;
- рост интереса потенциальных инвесторов к российскому рынку в связи с благоприятным обменным курсом;
- возможность поддерживать текущее развитие благодаря применению технологий;
- развитие сектора инжиниринговых услуг путем аутсорсинга ключевых инженерных направлений;
- использование технических, инновационных и производственных возможностей области;
- политическая поддержка развития кластеров и локализация автомобильной промышленности в России и таможенном союзе;
- рост продаж на мировых рынках.

2.5. Основные стратегии развития кластера

Кластер должен стать платформой для взаимодействия его организаций-участников, базовой площадкой для их интенсивного развития. Кластер направлен на обеспечение доступа организаций-участников к стратегической информации (тенденции рынка, новые технологии, инновации, возможности), создание достойного имиджа для региональной автопромышленности.

Основными стратегиями развития кластера являются:

- внедрение и развитие системы менеджмента качества (далее –СМК) для членов кластера. В результате продукция будет соответствовать требованиям качества мировых клиентов и, как следствие, будут появляться новые проекты и новые клиенты;
- реализация совместных инновационных проектов (разработка новых продуктов, инновации, инженерные центры общего пользования);
- привлечение государственного финансирования для новых научных исследований, разработок, повышения качества и производственных компетенций для членов кластера. Результатом будет повышенный интерес мировых клиентов к привлечению самарской автопромышленности к новым проектам по разработке продуктов.

При создании кластера учитывается и используется опыт автомобильного кластера Словакии.

2.6. Целевые ориентиры реализации Программы

Ключевые показатели эффективности реализации Программы:

- количество членов кластера;
- создание сети кластера (сайт, базы данных и т.д.);
- привлечение государственного финансирования (обучение, совместные проекты);
- новые рабочие места в организациях – участниках кластера;
- рост числа сертифицированных организаций – участников кластера;
- семинары, практикумы и консультации для организаций – участников кластера;
- заказы от клиентов, полученные при поддержке кластера;
- количество совместных проектов;
- количество реализованных проектов;
- количество созданных совместных предприятий.

Ключевые качественные и количественные ориентиры развития кластера приведены в таблице 1.

Таблица 1

Наименование показателя	Единица измерения	Значение показателя по годам		
		2015	2017	2020
Количество организаций – участников кластера	единиц	18	100	151
В том числе субъектов МСП	единиц	10	51	57
Совокупная годовая выручка организаций –участников кластера от продаж на внутреннем и внешнем рынке	млрд. рублей	10	20	31
В том числе субъектов МСП	млрд. рублей	1	4	7
Численность персонала организаций –участников кластера	человек	2 710	10 620	23 990
В том числе субъектов МСП	человек	100	1020	1 140

Подробная информация о показателях, характеризующих текущий и перспективный уровень развития кластера, приведена в приложении 2 к Программе.

2.7. Основные мероприятия, реализация которых планируется для достижения целевых ориентиров Программы

В целях укрепления существующей научно-технологической кооперации участников кластера будут созданы:

демонстрационно-образовательный центр современного высокотехнологичного оборудования, включая методическое и методологическое обеспечение образовательного процесса в нем;

информационная система (база данных) оборудования и услуг коллективного пользования; центр по поддержке системы управления интеллектуальной собственностью, включая содействие патентной и лицензионной деятельности кластера.

В целях оказания поддержки организациям – участникам кластера в профессиональной переподготовке, повышении квалификации и проведении стажировок сотрудников разработаны следующие программы обучения:

модернизация оборудования предприятий (программа предполагает обучение сотрудников предприятий работе на новом оборудовании, его обслуживанию и др.);

внедрение и развитие современных управленческих технологий и производственных систем (программа предполагает организацию обучения сотрудников предприятий кластера современным управленческим технологиям);

развитие инжиниринга (программа включает обучение сотрудников предприятий современным подходам инжиниринга и работе с новыми программными средствами);

создание привлекательной среды для инвестиций и локализации предприятий;

оптимизация логистики в цепях поставок (программа предполагает обучение сотрудников предприятий современным технологиям управления цепями поставок и оптимизации логистики в цепях поставок);

диверсификация бизнеса предприятий (программа рассчитана на руководящее звено предприятий кластера, в рамках программы руководители получают знания и навыки в области проектирования, постановки на производственной продукции, выводе на рынки и организации сервиса);

инновационный автомобиль (программа нацелена на обучение в области развития производства и внедрения инновационного транспорта (на альтернативных видах топлива), а также аспектам производства и внедрения инновационных автомобилей);

применение новых материалов (программа направлена на обучение специалистов предприятий кластера и руководящего состава предприятий различным аспектам разработки и внедрения новых материалов в автомобильное и автокомпонентное производство).

Перспективный план мероприятий Программы до 2020 года представлен в таблице 2.

Таблица 2

Перспективный план мероприятий Программы до 2020 года

№ п/п	Наименование проекта (мероприятия)	Реализация мероприятия по годам					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
1. Обеспечение деятельности специализированной организации, осуществляющей методическое, организационное, экспертно-аналитическое и информационное сопровождение развития инновационного территориального автомобильного кластера Самарской области							
1.1.	Создание специализированной организации кластера и обеспечение ее содержания		X	X	X		
1.2.	Обеспечение участия проектов кластера в государственных и международных программах	X	X	X	X		
1.3.	Реализация мер, направленных на сотрудничество организаций – участников кластера с российскими и зарубежными организациями с целью повышения конкурентоспособности, развития технологической и бизнес-кооперации, обмена опытом, технологиями, реализации кластерных инициатив, развития малого и среднего предпринимательства, инноваций и кадрового потенциала членов партнерства	X	X	X	X		
1.4.	Организация подготовки, профессиональной переподготовки, повышения квалификации работников организаций – участников кластера, включая стажировки, в том числе за рубежом	X	X	X	X		
1.5.	Развитие производственного потенциала и производственной кооперации инновационного территориального автомобильного кластера	X	X	X	X		
2. Профессиональная переподготовка, повышение квалификации и проведение стажировок по направлениям реализации Программы							
2.1.	Предоставление субсидий организациям – участникам кластера на возмещение части затрат, связанных с обучением и повышением квалификации собственного персонала		X	X	X		
3. Консультирование организаций-участников по вопросам разработки инвестиционных проектов в инновационной сфере							
3.1.	Предоставление субсидий организациям – участникам кластера на компенсацию части затрат, связанных с реализацией комплексных проектов трансфера технологий		X	X	X		
3.2.	Субсидирование части затрат специализированной организации кластера по формированию и развитию инжинирингового центра инновационного территориального автомобильного кластера на базе регионального центра инжиниринга		X	X	X		
3.3.	Субсидирование части затрат организаций – участников кластера на разработку и реализацию проектов в области инжиниринга и промышленного дизайна		X	X	X		
3.4.	Субсидирование части затрат организаций –участников кластера на реализацию проектов по внедрению и развитию современных управленческих технологий и современных производственных систем (повышение качества продукции, снижение внутрипроизводственных затрат, бережливое производство и др.)		X	X	X		
3.5.	Субсидирование части затрат организаций – участников кластера на реализацию проектов, связанных с производством и реализацией товаров, работ, услуг, предназначенных для экспорта, включая маркетинговые и консалтинговые расходы, расходы, связанные с оплатой юридических услуг		X	X	X	X	X
3.6.	Организация работы по привлечению в регион зарубежных производителей для размещения производства в особой экономической зоне, технопарках, индустриальных парках, а также создания совместных предприятий с организациями – участниками кластера		X	X	X		
4. Проведение выставочно-ярмарочных мероприятий, а также участие представителей организаций-участников в выставочно-ярмарочных и коммуникативных мероприятиях							
4.1.	Организация и проведение Форума автомобильной индустрии «Автопром. Автокомпоненты»		X		X		X

РАСПОРЯЖЕНИЯ

№ п/п	Наименование проекта (мероприятия)	Реализация мероприятия по годам					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
4.2.	Обеспечение участия организаций – участников кластера в международных форумах, салонах, деловых миссиях и других коммуникативных и выставочно-ярмарочных мероприятиях, в том числе за рубежом	X	X	X	X	X	X
4.3.	Организация работы портала технологических возможностей организаций – участников кластера		X	X	X		
5. Развитие объектов инновационной и образовательной инфраструктуры							
5.1.	Разработка проекта развития инжинирингового центра кластера	X					
5.2.	Развитие инжиниринга и компетенций разработчиков для организаций – участников кластера на имеющейся материально-технической базе инжиниринга, а также центров коллективного пользования и регионального центра инжиниринга		X	X			
5.3.	Реализация проектов организаций – участников кластера в области инжиниринга и промышленного дизайна		X	X	X	X	X
5.4.	Создание и обеспечение деятельности инжиниринговых компаний кластера				X	X	X
5.5.	Создание локальных центров инжиниринга для развития отдельных секторов автомобильной и автокомпонентной промышленности						X
5.6.	Создание единого информационного пространства кластера		X	X	X		

Подробный перечень мероприятий Программы приведен в приложении 3 к Программе.

3. Описание кластера и факторы, определяющие его текущее положение в экономике

3.1. Перспективы развития целевых рынков сбыта и маркетинговая стратегия

Автомобильная промышленность является ведущей отраслью отечественного машиностроения, определяющей экономической и социальной уровень развития страны.

Российский автопарк в целом стабильно увеличивается. Если же анализировать темп ежегодного прироста парка, то можно отметить несколько периодов:

до 2004 года включительно – замедление (с 12,2% в 1994 году до 3,5% в 2004 году);

с 2005 по 2009 год – увеличение (с 5,6% в 2005 году до 9,7% в 2007 году (при отсутствии кризиса в 2008 году прирост парка, вероятно, превысил бы 10%);

2010–2011 годы – действие программы утилизации, нацеленной на то, чтобы вывести из парка автомобили с длительным сроком эксплуатации. В результате в 2011 году автомобильный парк показал почти нулевой прирост;

с 2012 года по настоящее время – возвращение к прежним темпам роста – порядка 5–7% в год.

Структура автопарка по федеральным округам постоянна. Наибольшее количество автомобилей – 29,3% в 2013 году – зарегистрировано в Центральном федеральном округе. На втором и третьем местах по количеству зарегистрированных автомобилей находятся Приволжский федеральный округ и Сибирский федеральный округ – 19,2% и 12,8% соответственно.

Региональная дифференциация уровня автомобилизации обусловлена уровнем жизни населения и его богатства: чем больше доходы граждан, тем выше вероятность приобретения ими автомобилей.

Существуют большие региональные различия в уровне автомобилизации населения: от высшего в столицах и наиболее богатых приграничных и топливдобывающих регионах (300–572 автомобиля на 1 000 жителей) до крайне низкого (70–150 машин на 1 000 жителей).

В 2015 году наиболее обеспеченными автомобилями являются Дальневосточный, Северо-Западный и Центральный федеральные округа – 342,297 и 296 автомобилей на 1 000 человек соответственно. Наименьшая автомобилизация населения в Северо-Кавказском и Приволжском федеральных округах – 186 и 254 автомобиля на 1000 жителей соответственно.

Для Самарской области автомобилестроение является одной из системообразующих отраслей промышленности. Здесь присутствует наиболее высокая концентрация организаций автомобильной промышленности и наиболее высокая доля автомобильной промышленности в структуре валового регионального продукта. Автомобильная промышленность производит примерно 22% ВРП региона. При этом в автомобилестроении занято всего 5% от общего числа занятых в экономике области.

Самарские производители обслуживают практически все автозаводы России в рамках программ локализации, ежегодный объем импорта сырья данных компаний превышает 1 млрд. долларов США.

Производство автокомпонентов является одним из звеньев производства автомобиля, то есть производится не конечный продукт, а лишь промежуточный, который является составной частью автомобиля, поэтому спрос и прибыльность производства автокомпонентов напрямую зависит от спроса на автомобили.

Последние два года на российском рынке новых автомобилей наблюдается тенденция спада продаж, что вызвано снижением экономики Российской Федерации, политической нестабильностью, сокращением уровня доходов населения и снижением потребительской активности, ужесточением условий кредитования как юридических, так и физических лиц.

Все эти факторы в совокупности привели к формированию кризисных явлений на российском автомобильном рынке.

В целях стабилизации ситуации на рынке автомобилей и поддержки автопроизводителей Правительство Российской Федерации возобновило государственную программу утилизации транспортных средств. Однако эффект от ее действия носит краткосрочный характер. В настоящее время Правительство совместно с российскими автопроизводителями прорабатывает возможность введения дополнительных мер поддержки автомобильного бизнеса, в том числе и возможность продления срока реализации программы утилизации.

Одними из наиболее серьезных конкурентных сил в настоящее время на отечественном рынке выступают иностранные компании, которые привлекают покупателя не только качеством, но и доступными ценами. В настоящее время в Российской Федерации успешно работают компании с мировым именем – BOSCH, FederalMogul, JohnsonControls, Valeo и др. Для того чтобы эффективно конкурировать с иностранными компаниями, необходимо разработать стратегии маркетинга и сбыта, ориентированные на развитие сильных сторон организаций – участников кластера.

Для завоевания целевого рынка необходимо использовать стратегию предпочтения – создать стабильные преимущества перед конкурентами. Для достижения этой цели может быть использован весь набор инструментов маркетинга:

- изменения в технологии производства, способствующие улучшению качества изделия;
- сервисное обслуживание (консультирование и обучение, ремонт и техническая профилактика, поставка запчастей и т.д.);
- логистические мероприятия (соблюдение договорных обязательств и надежности поставок).

Стратегия предпочтения является общепринятой для операций типа «хай-тек» – высокие технологии и инновации.

Конструкция современного автомобиля состоит из нескольких тысяч деталей и с каждым годом усложняется за счет повышения требований к безопасности, комфортабельности и качеству автомобилей, предъявляемых со стороны потребителей.

При разработке автомобилей современные производители фокусируют свое внимание на инжиниринге интерьера-экстерьера автомобиля и его производстве, а отдельные сборочные предприятия, в лучшем случае, концентрируются на штамповке, сварке, окраске и сборке автомобилей. Поэтому производство автомобилей нельзя представить без поставщиков автомобильных компонентов. Более того, специализированные фирмы по производству автокомпонентов создадут и разработают отдельные детали качественнее, быстрее и дешевле, чем производитель автомобилей, так как имеют более богатый опыт в отдельных направлениях (электрика, тормозные системы, системы безопасности, расходные комплектующие (фильтры) и т.д.).

3.2. Научно-образовательный потенциал кластера

Одним из ключевых факторов, способствующих развитию в Самарской области автомобильного кластера, является наличие в регионе достаточно мощного научно-образовательного

потенциала. По показателю сводного индекса инновационного развития, рассчитываемого Национальным исследовательским университетом «Высшая школа экономики», Самарская область входит в первую группу российских регионов, занимая 15-е место. По другим оценкам, например, в рейтинге инновационных регионов России фонда «Петербургская политика», газеты «РБК-Daily» и Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации Самарская область в 2012 году заняла 10-е место.

Фундаментальная наука в Самарской области развивается преимущественно на базе институтов (и их филиалов) Российской академии наук, включая Самарский научный центр академии. Здесь же расположены отделения отраслевых академий – Поволжское отделение академии технологических наук, Поволжское отделение Российской инженерной академии и др.

Самарская область является крупнейшим образовательным центром Приволжского федерального округа. Самарская область входит в группу общероссийских регионов-лидеров в стране по числу студентов на 10000 населения, а также по числу учреждений высшего профессионального образования, расположенных на ее территории.

В Самарской области функционируют 30 высших учебных заведений (15 государственных, 2 муниципальных, 13 негосударственных), 20 филиалов государственных и 14 филиалов негосударственных вузов.

Самарская область представлена вузами, которые дифференцированы как с точки зрения отраслевой направленности, так и с точки зрения релевантных рынков. Дифференциация и нишевая специализация высших учебных заведений позволяет региону не только эффективно решать локальные задачи обеспечения рынка труда квалифицированными специалистами, но также играть активную роль в инновационном развитии за счет выделения передовой группы вузов, тесно связанных с высокотехнологичными отраслями. Благодаря иницирующей деятельности организаций инновационной инфраструктуры Самарская область вошла в группу регионов – лидеров по созданию малых инновационных предприятий при вузах – 52 предприятия (из них при Тольяттинском государственном университете – 34, Самарском государственном техническом университете – 8, Самарском государственном аэрокосмическом университете – 10).

В Самарской области работает три крупных специализированных вуза, которые ведут подготовку специалистов для организаций и предприятий кластера – Тольяттинский государственный университет, Самарский государственный технический университет, в котором ведется в основном машиностроительная подготовка, и Самарский государственный аэрокосмический университет.

Тольяттинский государственный университет (далее – ТГУ) является градообразующим университетом, основным научно-образовательным центром города Тольятти. ТГУ объединяет 10 институтов, обеспечивающих подготовку по широкому спектру технических, естественно-научных, гуманитарных и экономических направлений, около 12000 студентов всех форм обучения, 116 докторов наук и 450 кандидатов наук. Научно-исследовательская часть включает 16 научно-образовательных центров, аккредитованный испытательный центр и инновационную инфраструктуру – 13 инновационных предприятия, включая 22 малых инновационных предприятия и 12 ранее созданных сотрудниками ТГУ инновационных предприятий, налаживших производство инновационной продукции.

В ТГУ созданы уникальные научно-образовательные центры по основным приоритетным направлениям развития. В 2009–2011 годах в ТГУ создано 16 научно-образовательных центров (далее – НОЦ), в том числе по направлениям кластера:

- НОЦ «Высокоэнергетические комбинированные технологии в машиностроении»;
 - НОЦ «Сварка»;
 - НОЦ «Энергоэффективные и малотоксичные ДВС и тепловые установки»;
 - НОЦ «Интеллектуальные системы контроля и управления»;
 - НОЦ «Полигон нанотехнологий и наноматериалов»;
 - НОЦ по техническим наукам;
 - НОЦ по механике, машиноведению, виброакустике и надежности механических систем.
- Основными направлениями развития взаимодействия ТГУ с предприятиями кластера являются:

- Кадровое обеспечение:
 - разработка и реализация единого стандарта программы бакалаврской подготовки для автомобильной отрасли;
 - развитие сетевой магистратуры по перспективным направлениям автомобильного кластера;
 - разработка профессиональных стандартов в области автомобилестроения и автокомпонентостроения;
 - адаптация образовательных программ с профессиональными стандартами;
 - сертификация выпускников образовательных программ в соответствии с мировыми требованиями автомобильной индустрии;
 - признание получаемой квалификации на международном уровне;
 - общественно-профессиональная аккредитация.
- Формирование и развитие инжинирингового центра для автомобильного кластера:
 - развитие ключевых компетенций (стандартные испытания, аддитивные технологии, компьютерное моделирование технологических процессов и др.);
 - фокус на прорывных направлениях (материаловедение, нанотехнологии, гибридные, комбинированные и аддитивные технологии).
- Взаимодействие с инновационными площадками региона, где могут размещаться автомобильные и автокомпонентные производства:
 - научно-образовательный и технико-внедренческий комплекс «Гагарин-центр»;
 - особая экономическая зона «Тольятти»;
 - технопарк в сфере высоких технологий «Жигулевская долина».

Учитывая, что около 25% предприятий автомобильного кластера сосредоточены в г.о. Самара, а также существующие образовательные традиции в регионе, подготовку кадров для автомобильной индустрии ведут Самарский государственный аэрокосмический и технический университеты.

Самарский государственный технический университет (далее – СамГТУ) – крупный научный и образовательный центр, который готовит высококвалифицированных специалистов и ведет исследования по самым различным направлениям промышленности для всех отраслей промышленности. Наличие подобного научно-образовательного центра в рамках кластера позволит развивать междисциплинарные направления исследований, выйти на смежные высокотехнологичные рынки.

В университете студенты обучаются на 11 факультетах по 18 направлениям бакалавриата и магистратуры, а также по 68 специальностям. В учебном процессе задействованы 987 штатных преподавателей, из них 125 докторов и 599 кандидатов наук, а также 618 специалистов учебно-вспомогательного персонала. Обучаются по программам высшего профессионального образования 22218 студентов, 442 аспиранта, 28 докторантов. Численность персонала, занятого исследованиями и разработками, – 668 человек.

Объем затрат на исследования и разработки в 2007–2011 годах составил 1,301 млрд. рублей, в 2011 году – 0,435 млрд. рублей.

СамГТУ имеет самую крупную аспирантуру среди вузов Самарской области и одну из наиболее крупных в Приволжском федеральном округе. Контингент аспирантов – 442 человека.

Основная тематика научно-исследовательских работ СамГТУ осуществляется в рамках приоритетных направлений развития науки, технологий и техники Российской Федерации и критических технологий федерального уровня.

СамГТУ осуществляет подготовку специалистов в интересах автомобильного кластера по следующим направлениям:

- оборудование и технология повышения износостойкости, ремонт и восстановление деталей автомобилей;
- технология, оборудование и автоматизация машиностроительных производств;
- технология машиностроения;
- автомобили и автомобильное хозяйство;
- сервис транспортных и технологических машин и оборудования (автомобильный транспорт);

РАСПОРЯЖЕНИЯ

организация и безопасность движения;
метрология и метрологическое обеспечение.

На базе СамГТУ работает научно-технический центр «Надежность технологических, энергетических и транспортных машин». Среди приоритетных направлений центра можно выделить следующие:

разработка кинетических расчетных моделей изнашивания, средств диагностики и прогнозирования ресурса узлов трения, склерометрических программно-аппаратурных комплексов для диагностики и оценки повреждаемости и остаточного ресурса;

применение нанотехнологий, наномодификаторов трения (фуллерены, политетрафторэтилен, ультрадисперсные порошки металлов и поверхностно-активные вещества) и присадок смазочным материалам;

применение новых способов и технологий повышения износостойкости: деформационного упрочняющего формоизменения, способа мультисмазки и молекулярного армирования;

разработка новых технологий нанесения электролитических покрытий;

разработка кавитационных установок для мойки деталей, приготовления эмульсий (в том числе вододispersионных) и переработки застарелых нефтяных шламов;

разработка пластинчато-эластомерных амортизаторов (подвеска железнодорожных вагонов, установка оборудования, демпфирование подшипниковых узлов и др.).

Учебно-лабораторные центры СамГТУ оснащены:

лабораторным стендом «Технические средства организации дорожного движения», включающим дисплейный пульт управления, детектор транспорта и два светофора;

лабораторным стендом «Гидравлическая тормозная система автомобиля с ABS»;

стендом-тренажером «Система зажигания и электроснабжения»;

диагностической системой на базе ПЭВМ и другим оборудованием и программным обеспечением.

Самарский государственный аэрокосмический университет, имеющий статус национального исследовательского университета (далее – СГАУ), является научно-образовательным центром, на базе которого выполняются исследовательские работы, ведется подготовка кадров для всего кластера, других высокотехнологичных отраслей по программам среднего профессионального образования, высшего профессионального образования, послевузовского профессионального образования, дополнительного профессионального образования.

СГАУ ведет подготовку специалистов по очной, очно-заочной (вечерней) и заочной формам обучения по 54 основным образовательным программам и по 6 программам дополнительного профессионального образования. Профессорско-преподавательский состав университета: 5 академиков и членов-корреспондентов РАН, около 100 академиков и членов-корреспондентов общественных академий наук, 53 лауреата Ленинской, государственных и других премий, 75 человек удостоены государственных наград, 70 – почетных званий Российской Федерации. В университете около 900 преподавателей, из них докторов наук и профессоров – 191, кандидатов наук и доцентов – 470. Численность персонала, занятого исследованиями и разработками, – 545 человек.

Вокруг СГАУ сформирован инновационный пояс, включающий в себя малые инновационные предприятия, использующие научные разработки ученых университета, а также медиационный центр – центр информационной поддержки генерации знаний. На территории учебного комплекса СГАУ расположен Самарский инновационный бизнес-инкубатор.

СГАУ входит в топ-20 технических вузов России по уровню подготовки абитуриентов.

Университет имеет высокие показатели эффективности научно-исследовательской деятельности по сравнению с ведущими российскими вузами. По таким параметрам, как количество статей в научной периодике, индексируемой иностранными и российскими организациями, в расчете на одного научно-педагогического работника (далее – НПР), доля доходов от научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок (далее – НИОКР) в общих доходах университета, объем НИОКР в рамках международных научных программ в расчете на одного НПР, СГАУ опережает другие национальные исследовательские университеты сходного профиля, причем как по текущим, так и по прогнозным показателям развития.

Таким образом, научно-техническая кооперация в кластере между всеми ее участниками: региональными центрами инжиниринга, инжиниринговыми и исследовательскими компаниями, вузами и малыми инновационными предприятиями – может выстраиваться в четырех основных направлениях.

Первое направление связано с существенным улучшением ситуации с управлением интеллектуальной собственностью в организациях и предприятиях кластера (прежде всего, в его якорных компаниях, выполняющих значительные объемы научных исследований и разработок).

Второе направление интегрирует меры содействия коммерциализации исследований и разработок, связанные с развитием и расширением деятельности малых предприятий, созданных в базовых вузах кластера, в том числе в соответствии с Федеральным законом «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам создания бюджетными научными и образовательными учреждениями хозяйственных обществ в целях практического применения (внедрения) результатов интеллектуальной деятельности».

Третье направление объединяет меры по развитию сети прочих малых инновационных предприятий и повышению эффективности взаимодействия с ними, что необходимо для реализации Программы.

Четвертое направление включает меры, которые будут приняты участниками кластера по модернизации и развитию их опытно-экспериментальной базы.

3.3. Производственный потенциал кластера

В Самарской области работают автокомпонентные компании с участием иностранного капитала, которые производят широкий спектр востребованной автокомпонентной продукции (таблица 3).

Таблица 3

Автокомпонентные компании Самарской области с участием иностранного капитала		
Наименование организации	Наименование продукции	Страна
ООО «ТАВ»	Автозапчасти для отечественных автомобилей	Дания
ЗАО «АвтоПластИнжиниринг»	Декоративные элементы салона	Италия
ЗАО «АРБ-МОРАВАН»	Автомобильные ремни безопасности	Чехия
ЗАО «Джи Эм-АВТОВАЗ»	Автомобили легковые	Великобритания
ЗАО «Группа компаний «АКОМ»	Аккумуляторы	Германия
ООО «ФМИС»	Компоненты системы выхлопа, коллекторы для LADA Kalina с системой E-газ, ряд других деталей	Франция
ООО «НОРМА ГРУПП СНГ»	Полиамидные трубки, хомуты, коннектора для топливных систем, систем подачи воды, масел, мочевины и т.д.	Германия
ООО «ЭБЕРСПЕХЕР АВТОВАЗАГРЕГАТ ВЫХЛОПНЫЕ СИСТЕМЫ»	100% выхлопных систем для моделей LADA Granta, LADA Kalina, большая часть систем для LADA Priora. В 2012 году запустили новое производство нейтрализаторов для LADA Largus и других моделей на платформе «В», которые будут выпускаться ОАО «АВТОВАЗ»	Германия
ЗАО «РОБОЛА»	Выхлопные системы для автомобилей	Кипр
ООО «АнвисРус»	Антивибрационные автокомпоненты	Вануату
ООО «Джонсон КонтролзАвтомотив»	Производство автокомплектующих	Австрия
ЗАО «Делфай Самара»	Комплектующие из прессованной под высоким давлением пластмассы – переключатели и колодки для жгутов проводов	Австрия

Однако, по оценкам экспертов, лишь 10% поставщиков автокомпонентов в Самарской области конкурентоспособны, что ниже уровня развитых и развивающихся стран. Это стало следствием многолетней монозависимости от одного производителя – ОАО «АВТОВАЗ».

Есть оценки экспертов, согласно которым к 2020 году на российском авторынке может остаться не более 20% отечественных производителей. При этом в Самарской области, по оценкам экспертов и ОАО «АВТОВАЗ», доля конкурентоспособных автокомпонентных предприятий в общем количестве действующих предприятий, производящих автомобильные компоненты, приближается к 20% (тенденция снижения).

Вместе с тем рыночный потенциал позволяет наращивать как объемы производства автомобилей, так и компонентов к ним. По оценкам экспертов, российский рынок автомобилей к 2020 году

составит около 4 млн. автомобилей в год (против 2,9 млн. в 2012 году). Даже несмотря на то, что Самарская область является одной из самых автомобилизированных – 240 автомобилей на 1000 жителей (2012 год), потенциал для роста регионального рынка еще большой (таблица 4).

Таблица 4

Потенциальные участники кластера		
Коммерческие компании	Продукция	Потребители
Якорные предприятия уже имеющие производственные мощности, локализованные на территории кластера		
ООО «Рулевые системы»	Гидроусилители рулевого управления	ОАО «АВТОВАЗ» и ЗАО «Джи Эм-АВТОВАЗ»
ООО «ДСК»	Детали интерьера автомобиля и детали топливной системы	ОАО «АВТОВАЗ», ЗАО «Джи Эм-АВТОВАЗ», Форд Мотор Компани, ОАГ (Объединенная Автомобильная Группа), NISSAN (Санкт-Петербург), NVH (HYUNDAI) (Санкт-Петербург), Автофрамос (PEHO), JCI (Санкт-Петербург)
ЗАО «Группа компаний «АКОМ»	Электрооборудование, электронное и оптическое оборудование	ОАО «АВТОВАЗ» и ЗАО «Джи Эм-АВТОВАЗ»
ЗАО «ВМК»	Пресс-формы, штампы	ОАО «АВТОВАЗ» и ЗАО «Джи Эм-АВТОВАЗ»
ОАО «ТЗТО»	Пресс-формы, штампы	ОАО «АВТОВАЗ» и ЗАО «Джи Эм-АВТОВАЗ»
Предприятия, планирующие разместить свои мощности в 2015–2018 годах (на основании подписанных инвестиционных соглашений)		
ООО «ТЛТ ПРОФ»	Пресс-формы, штампы	ОАО «АВТОВАЗ» и ЗАО «Джи Эм-АВТОВАЗ»
ООО «ББС»	Литье пластмасс, окраска, сварка, штамповка, гибка, сборка деталей	ОАО «АВТОВАЗ» и ЗАО «Джи Эм-АВТОВАЗ»
ООО «Технострой плюс»	Пресс-формы, штампы	ОАО «АВТОВАЗ» и ЗАО «Джи Эм-АВТОВАЗ»
ООО «Аутокомпонент Инжиниринг-2»	Производство пластмассовых изделий	ОАО «АВТОВАЗ», ЗАО «Джи Эм-АВТОВАЗ», Форд Мотор Компани, Автофрамос (PEHO), JCI (Санкт-Петербург)
ООО «Фора-Инвест»	Стеллажи и системы хранения	ОАО «АВТОВАЗ», ЗАО «Джи Эм-АВТОВАЗ», Форд Мотор Компани, ОАГ (Объединенная Автомобильная Группа), NISSAN (Санкт-Петербург), NVH (HYUNDAI) (Санкт-Петербург), Автофрамос (PEHO), JCI (Санкт-Петербург)
ООО «Юнитерм Самара»	Металлические изделия	ОАО «АВТОВАЗ», ЗАО «Джи Эм-АВТОВАЗ», Форд Мотор Компани, ОАГ (Объединенная Автомобильная Группа), Автофрамос (PEHO), JCI (Санкт-Петербург)
ЗАО «Завод высокоточных деталей»	Трубки и шланги высокого и низкого давления для гидроусилителей рулевого управления	ОАО «АВТОВАЗ», ЗАО «Джи Эм-АВТОВАЗ», Группа ГАЗ, Форд Мотор Компани, ОАГ (Объединенная Автомобильная Группа)
Малые и средние предприятия кластера		
ООО «ТЛТ ПРОФ»	Пресс-формы, штампы	ОАО «АВТОВАЗ» и ЗАО «Джи Эм-АВТОВАЗ»
ООО «ББС»	Литье пластмасс, окраска, сварка, штамповка, гибка, сборка деталей	ОАО «АВТОВАЗ» и ЗАО «Джи Эм-АВТОВАЗ»
ООО «Технострой плюс»	Пресс-формы, штампы	ОАО «АВТОВАЗ» и ЗАО «Джи Эм-АВТОВАЗ»
ООО «Аутокомпонент Инжиниринг-2»	Производство пластмассовых изделий	ОАО «АВТОВАЗ», ЗАО «Джи Эм-АВТОВАЗ», Форд Мотор Компани, Автофрамос (PEHO), JCI (Санкт-Петербург)
ООО «Фора-Инвест»	Стеллажи и системы хранения	ОАО «АВТОВАЗ», ЗАО «Джи Эм-АВТОВАЗ», Форд Мотор Компани, ОАГ (Объединенная Автомобильная Группа), NISSAN (Санкт-Петербург), NVH (HYUNDAI) (Санкт-Петербург), Автофрамос (PEHO), JCI (Санкт-Петербург)
ООО «Юнитерм Самара»	Металлические изделия	ОАО «АВТОВАЗ», ЗАО «Джи Эм-АВТОВАЗ», Форд Мотор Компани, ОАГ (Объединенная Автомобильная Группа), Автофрамос (PEHO), JCI (Санкт-Петербург)
ЗАО «Завод высокоточных деталей»	Трубки и шланги высокого и низкого давления для гидроусилителей рулевого управления	ОАО «АВТОВАЗ», ЗАО «Джи Эм-АВТОВАЗ», Группа ГАЗ, Форд Мотор Компани, ОАГ (Объединенная Автомобильная Группа)

3.4. Уровень качества жизни населения и развития транспортной, энергетической, инженерной, жилищной и социальной инфраструктур

Несмотря на то, что около 40% автокомпонентных предприятий локализованы вне г.о. Тольятти, территорией базирования кластера является именно г.о. Тольятти, а также г.о. Жигулевск, в котором расположено крупнейшее в России предприятие по производству аккумуляторных батарей – ЗАО «Группа компаний «АКОМ». Предприятие ЗАО «Группа компаний «АКОМ» занимает около 4% совокупного объема отгрузки по виду деятельности «Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования».

В г.о.Тольятти проживает около 720 тыс. человек (более 20% всего населения Самарской области), из них 442 тыс. человек – жители города в трудоспособном возрасте.

Около 114 тыс. человек (26% всего трудоспособного населения Самарской области), работающих в организациях, не относящихся к субъектам малого предпринимательства, заняты в обрабатывающих производствах, преимущественно в производстве транспортных средств и компонентов.

Более 60% населения проживает в Автозаводском районе, где расположены главные производственные площадки кластера – ОАО «АВТОВАЗ» и ЗАО «Джи Эм-АВТОВАЗ».

Средняя заработная плата занятых в организациях г.о. Тольятти, не относящихся к субъектам малого предпринимательства, составляет 26098 рублей. При этом средняя заработная плата занятых в обрабатывающих производствах составляет 27473 рубля.

Индекс промышленного производства г.о. Тольятти за прошлые годы составил 99,9%, безработица – 0,77%.

Инфляция составила 105,8% из-за колебаний цен на продукты питания. При этом реальная зарплата выросла на 8,0%, а инвестиции в среднем – на 17,8% в сопоставимых ценах по сравнению с тем же периодом позапрошлого года.

Промышленность г.о. Тольятти представляет собой многоотраслевой комплекс, в структуре которого преобладает обрабатывающий сектор, представленный почти всеми видами деятельности. В г.о. Тольятти насчитывается около 120 крупных и средних промышленных организаций.

В 2014 году показатели промышленного производства в г.о. Тольятти вплотную приблизились к уровню 2011 года: индекс производства составил 99,9% к уровню позапрошлого года, в том числе в обрабатывающих производствах – 100,2%, в производстве и распределении электроэнергии, газа и воды – 97,1%. По Самарской области промышленное производство выросло на 2%, а в целом по Российской Федерации – на 3,4%.

В 2014 году индекс производства по виду деятельности «Производство транспортных средств и оборудования», оказывающий основное влияние на изменение динамики показателей промышленного производства в г.о. Тольятти, составил 99,5% к уровню соответствующего периода прошлого года (в 2011 году – 106,9%). Снижение выпуска легковых автомобилей в г.о. Тольятти на 0,5% по сравнению с уровнем 2011 года до 622,6 тыс. штук обусловлено завершением государственной программы утилизации старых автомобилей и полным прекращением производства классических моделей LADA 2107.

В связи с непосредственной зависимостью от автомобилестроения в 2014 году отрицательную динамику продемонстрировали производство резиновых и пластмассовых изделий (индекс производства – 91,9%) и текстильное и швейное производство (индекс производства – 76,5%).

Позитивный вклад в промышленное производство в 2014 году внесли следующие производства: производство машин и оборудования (индекс производства – 327,5%), целлюлозно-бумажное производство (индекс производства – 125,7%), прочие производства (индекс производства – 122,9%), производство прочих неметаллических минеральных продуктов (индекс производства – 105,0%), металлургическое производство (индекс производства – 104,1%), производство пищевых продуктов (индекс производства – 100,4%).

В отчетный период одна из лидирующих отраслей промышленности – химическая – заметно ухудшила динамику производства: в целом за год индекс химического производства составил 89,5% к соответствующему периоду прошлого года.

РАСПОРЯЖЕНИЯ

За 2014 год крупными и средними промышленными предприятиями Тольятти отгружено товаров собственного производства, выполнено работ и услуг собственными силами на сумму 368,6 млрд. рублей (около 40,0% от общего объема отгруженных товаров по Самарской области и около 1,0% от объема отгрузки по Российской Федерации). В сравнении с соответствующим периодом прошлого года объем отгруженной промышленной продукции вырос на 8,0%. Доля обрабатывающих производств в общем объеме отгруженной промышленной продукции увеличилась на 0,6 пункта по сравнению с уровнем прошлого года до 93,6%.

Удельный вес градообразующего предприятия – ОАО «АВТОВАЗ» в 2014 году составил около 50% от объема отгрузки промышленных товаров крупных и средних предприятий.

Объем отгрузки на душу населения увеличился на 8,9% по сравнению с уровнем соответствующего периода 2013 года до 512,4 тыс. рублей.

Производительность труда на крупных и средних промышленных предприятиях городского округа увеличилась на 10,2% и составила 3068,9 тыс. рублей на человека. Темпы роста заработной платы в отчетный период опережали темпы роста производительности труда.

Объем отгруженной инновационной продукции в г.о. Тольятти составил 181,7 млрд. рублей, что на 27,0% выше уровня аналогичного периода прошлого года. Доля инновационной продукции в общем объеме отгрузки выросла до 49,3%.

Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами промышленных предприятий г.о. Жигулевск за 2012 год увеличился на 5,5% и составил 24 294 422 тыс. рублей. На рост отгрузки повлияло, в частности, увеличение отгрузки предприятий, осуществляющих добычу полезных ископаемых, на 50,8% в действующих ценах, предприятий обрабатывающих производств на 19,9%.

Инвестиции в основной капитал крупными и средними предприятиями всех форм собственности г.о. Жигулевск составили 4 374 400 тыс. рублей, что в 2,3 раза больше объема инвестиций соответствующего периода прошлого года, который составил 1 898 600 тыс. рублей. В общем объеме инвестиций 94,8%, или 4 146 900 тыс. рублей, – капитальные вложения предприятий г.о. Жигулевск. В структуре привлеченных средств наибольшую долю составили бюджетные средства (96,5%), прочие средства (1,8%), кредиты банков (1,3%).

Численность занятого населения г.о. Жигулевск на крупных и средних предприятиях возросла на 5,0% по сравнению с 2011 годом и составила 12 094 человек. По сравнению с аналогичным периодом 2011 года в связи с увеличением объемов продукции отмечен рост численности в промышленном производстве, в том числе на предприятиях, осуществляющих добычу полезных ископаемых, – на 13,8%, обрабатывающих производств – на 14,3%, в строительстве – на 12,7%, в оптовой и розничной торговле – на 4,8%, в образовании – на 3,0%.

Среднемесячная номинальная заработная плата на предприятиях г.о. Жигулевск составила 19,7 тыс. рублей, в том числе по видам экономической деятельности: «Производство и распределение электроэнергии, газа и воды» – 30,9 тыс. рублей, «Государственное управление и обеспечение военной безопасности, социальное страхование» – 27,7 тыс. рублей, «Химическое производство» – 24,9 тыс. рублей.

Уровень безработицы по состоянию на 01.01.2015 составил 1,25%, аналогичный показатель по состоянию на 01.01.2014 – 1,9%. Снижению уровня безработицы способствовала активизация приема граждан на работу предприятиями г.о. Жигулевск и г.о. Тольятти в рамках реализации ведомственной целевой программы содействия занятости населения Самарской области.

За январь – сентябрь 2014 года отгрузка промышленной продукции собственного производства промышленными предприятиями г.о. Жигулевск увеличилась на 8,4% в действующих ценах.

Общая площадь жилищного фонда г.о. Тольятти составляет 17731,5 тыс. кв. метров, или 2 183 дома. В г.о. Тольятти в 2014 году наблюдалась положительная динамика ввода в действие жилых домов по сравнению с аналогичным периодом 2013 года – на 14,0%. Общий объем введенного в эксплуатацию жилья составил 182,0 тыс. кв. метров (в 2013 году – 159,7 тыс. кв. метров).

Основное конкурентное преимущество Самарской области как крупнейшего транспортного узла России – выгодное географическое положение. С одной стороны, она находится в самом центре Поволжского экономического района (одного из крупнейших в стране), с другой – через нее проходят транспортные коммуникации центра России с Европой, Уралом, Сибирью, Средней и Юго-Восточной Азией и Дальним Востоком, а также нефтегазового Севера с аграрно-курортным Югом. Исторически здесь сложился перекресток основных транспортных коридоров всех видов транспорта: железнодорожного, водного, автомобильного и воздушного.

Самара – крупнейший узел железнодорожного сообщения. Куйбышевская железная дорога находится у истоков Транссибирской магистрали на пересечении путей с Украины, Запада России на Урал и в Среднюю Азию.

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью инфраструктуры Самарской области. Самарский регион имеет автомобильное сообщение со всеми крупными регионами России. Основу автодорожной сети Самарского региона составляют:

в направлении Север–Юг: автодорога федерального значения Самара–Чимкент (М-32), автодорога территориального значения Самара–Саратов (Р-224), автодорога территориального значения Самара–Ульяновск (Р-178);

в направлении Запад–Восток: автодорога федерального значения Самара–Уфа (М-5), автодорога федерального значения Самара–Оренбург (Р-223);

автодорога территориального значения Самара–Бугуруслан (Р-225).

Конфигурация сети автомобильных дорог Самарской области имеет ярко выраженную радиальную структуру, дополненную рядом обходных и кольцевых дорог.

Протяженность внутренних водных судоходных путей Самарской области составляет 685 км. Магистральное судоходство осуществляется по реке Волге, судоходство местного значения – по рекам Самара, Сок, Чапаевка, Кривуша, Уса, Безенчук. Самарский, Тольяттинский и Сызранский порты перерабатывают около 6 млн. тонн грузов в год.

Речные суда связывают регион с Балтийским морем на севере, Черным и Каспийским морями юге, с центром России – Москвой (канал им. Москвы), Западным Уралом (реки Кама, Белая), Черным морем (Волго-Донской канал), Балтийским и Белым морями (Волго-Балтийский водный путь, Беломорско-Балтийский канал).

Водный путь позволяет организовать бесперевалочные перевозки между центральными районами России и Западной Европы в судах класса «река-море», а также обеспечить транзитные перевозки из Европы в Азию.

Воздушный транспорт области осуществляет перевозки грузов и пассажиров как внутри области и внутри России, так и на международных авиалиниях. Обслуживание воздушного транспорта осуществляется аэропортами Курумоч, Смышляевка, Безьямка, Кряж, Рождествено. В северной части области имеются посадочные площадки для малой авиации.

Общая протяженность улиц, проездов, набережных г.о. Тольятти в 2014 году составляла около 740 км, из них более 97% полностью освещены.

В 2014 году комплексное содержание объектов дорожного хозяйства г.о. Тольятти обеспечивалось на площади 5883,8 тыс. кв. метров, в том числе магистральных – 5 013,2 тыс. кв. метров, внутриквартальных – 870,6 тыс. кв. метров.

Через г.о. Жигулевск проходит федеральная трасса – автомагистраль М5 «Москва–Челябинск». Расстояние от городского автовокзала до Самары по автомагистрали равно 96 км, до Москвы – 969 км. От автовокзала Жигулевска осуществляются регулярные рейсы в Самару, Сызрань, Ульяновск, Димитровград, Кузнецк, Пензу.

Имеется железнодорожное сообщение по ветке «Тольятти–Жигулевское море–Сызрань–Москва». Проходит поезд 065/066 Москва–Тольятти–Москва (ежедневно), время стоянки 4 минуты в обоих направлениях.

4. Развитие сектора исследований и разработок, включая кооперацию в научно-технической сфере

Перспективы развития сектора исследований и разработок кластера, включая приоритетные направления кооперации участников кластера в научно-технической сфере и другие мероприятия, которые будут реализованы их совместными усилиями с целью повышения технологического уровня производства, его эффективности и качества выпускаемой продукции (в том числе мероприятия по коммерциализации результатов исследований и разработок, выполняемых участниками кластера, развитию инфраструктуры его научной и инновационной деятельности и расширению участия организаций – участников кластера в международной научно-технической кооперации), определены с учетом ряда факторов и ограничений, среди которых можно выделить следующие:

современное состояние научного потенциала кластера, которое характеризуется масштабами, результативностью исследований и разработок, выполняемых СГАУ, СамГТУ, ТГУ, уровнем научно-технической кооперации этих вузов между собой, с другими участниками кластера, а также с прочими российскими и зарубежными структурами. Это связано с тем, что именно эти организации образуют ядро сектора исследований и разработок кластера, выполняют значительную часть его работ/проектов (и/или так или иначе вовлечены в них), наконец, генерируют новые знания, необходимые для технологической модернизации организаций кластера и производства ими высокотехнологичной конкурентоспособной продукции, востребованной не только участниками кластера и государством, но и другими компаниями в России и за рубежом. В этой связи приоритетные направления кооперации участников кластера и мероприятий, которые будут реализованы их совместными усилиями в научно-технической сфере, отражают ключевую роль СГАУ, СамГТУ, ТГУ в секторе исследований и разработок кластера;

потребности предприятий кластера в результатах исследований и разработок, необходимых для технологической модернизации и производства инновационной продукции. Итоги выявления, анализа и взаимного согласования спроса участников кластера на результаты исследований и разработок, вытекающих из целей и задач проектов, которые они предполагают реализовать совместными усилиями, во многом определили приоритетные направления кооперации участников проекта в научно-технической сфере, перечень выполняемых в ее рамках мероприятий/проектов/работ и т.д.;

принадлежность ряда участников кластера к различным вертикально интегрированным структурам, что, с одной стороны, требует учета функций и обязательств (в том числе в части исследований и разработок), возложенных на этих участников в соответствии со стратегическими и иными документами подобных структур, и их согласования с приоритетными направлениями кооперации и другими мероприятиями, которые будут реализованы организациями кластера в научно-технической сфере в целях повышения технологического уровня и эффективности производства, повышения качества продукции, а, с другой, фактически усиливает потенциал кластера в сфере исследований и разработок, обеспечивает сбалансированный и обоснованный выбор приоритетных направлений кооперации в этой сфере и реализуемых в их рамках работ/проектов, а также иных мероприятий по развитию сектора исследований и разработок кластера;

участие ряда организаций кластера в реализации стратегических (программных) документов различных уровней, регламентирующих в той или иной степени долго- и среднесрочные цели их развития, основные задачи, инструменты и т.д.

Положение этих документов также принимались во внимание при выборе приоритетных направлений кооперации и других мероприятий, которые будут реализованы организи-

ями кластера в научно-технической сфере в целях повышения технологического уровня и эффективности производства, повышения качества продукции.

Важной площадкой для реализации кооперационных проектов в научно-технической сфере является региональный центр инжиниринга на базе технопарка «Жигулевская долина».

Главной целью создания инжинирингового центра является повышение конкурентоспособности МСП кластера и других предприятий кластера и их продукции путем сохранения инженерно-конструкторского потенциала и его развития до международного уровня на основе внедрения современных конструкторских технологий и системного инжиниринга, а также оказания комплекса инженерно-консалтинговых услуг.

Достижение указанной цели реализовывается решением комплекса задач по следующим направлениям:

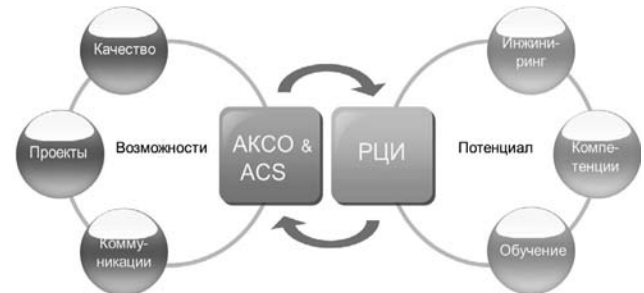
развитие инжиниринговых компетенций производственных предприятий и инженерных компаний кластера (обучение, повышение квалификации, стажировки);

внедрение стандартов и методик разработки продукции ОАО «АВТОВАЗ», Renault – Nissan (ANPQR, одобренное программное обеспечение и др.) на предприятиях всех уровней цепочки поставок автомобильных комплектующих;

формирование центра инжиниринговой поддержки цифрового проектирования изделий и производств предприятий кластера как центра коллективного пользования;

содействие освоению предприятиями кластера передового программного обеспечения CAD/CAE/CAM и переходу на безбумажные технологии взаимодействия при реализации совместных инжиниринговых проектов;

интеграция на базе сформированного центра инжиниринговой поддержки цифрового проектирования изделий и производств научного и инжинирингового потенциала региона в области автомобилестроения для поддержки инноваций с привлечением иностранных партнеров (рисунок 2).



- качество и бережливое производство
- маркетинг и промоушен
- управление проектами
- развитие цепочки поставщиков
- внутренняя кооперация
- взаимодействие с СМСП
- инжиниринговые услуги
- улучшение компетенций
- материально-техническая база
- ресурсы

Рис.2. Создание инжинирингового центра в кластере

Для достижения указанных целей центр необходимо оснастить современным оборудованием и программным обеспечением для осуществления проектов в области инжиниринга. Кроме того, нужно обеспечить прямой и удаленный доступ к системе автоматизированного проектирования (далее – САПР) и высокопроизводительной вычислительной технике, необходимым для цифрового проектирования изделий. Эффективная работа САПР предполагает, что будет налажена система обучения, повышения квалификации и переподготовки инженерного персонала предприятий кластера в области цифрового проектирования изделий и производств.

Важным аспектом научно-технической кооперации являются созданные условия для совместной работы проектных команд. Поэтому принципиальной задачей для кластера в области научно-технической кооперации является развертывание комплексной информационной системы, обеспечивающей совместную удаленную работу проектных команд, осуществляющих цифровое проектирование изделий (виртуальный центр совместной работы).

5. Портфель внутрикластерных инвестиционных проектов

5.1. Автономные энергоустановки для крупных объектов социальной и деловой сферы от ЗАО «Группа компаний «АКОМ»

Цели проекта: разработка и внедрение автономных энергоустановок для крупных объектов социальной и деловой сферы, таких как технопарк «Жигулевская долина», площадки особой экономической зоны «Тольятти», объекты чемпионата мира по футболу в 2018 году в Самаре и т.д.

Учитывая опыт ЗАО «Группа компаний «АКОМ» по массовому производству передовых источников тока с практически нулевой дефектностью, формируемая на ее основе инжиниринговая компания планирует решать следующие задачи:

проектирование, осуществление контрактации оборудования и реализация проекта контрактной сборки компонентов аккумуляторов для готовящегося ОАО «НПК «Уралвагонзавод» к запуску в г. Санкт-Петербурге завода по производству источников питания для гособоронзаказа;

организация технологического обеспечения деятельности ООО «Литотех» (проектной компанией ОАО «РОСНАНО», специализирующейся на производстве устройств накопления энергии на основе литий-ионных аккумуляторов большой емкости). В настоящее время предприятие испытывает сложности с проведением конкурса на разработку и создание опытно-промышленного образца новой продукции.

Недостаток производственных мощностей по выпуску тонкопленочных фотоэлектрических модулей tandemного типа для применения в составе автономных и сетевых энергоустановок в объемах, запланированных к запуску начиная с 2015 года, ставит перед необходимостью эти производственные мощности расширять. Комплексное создание высокотех-

РАСПОРЯЖЕНИЯ

нологических производств, включая закупку технологий, ноу-хау и оборудования, невозможно без качественного роста индустрии технологического инжиниринга и ЕРС(М)-компетенций.

Планом мероприятий («дорожной картой») в области инжиниринга и промышленного дизайна, утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 23.07.2013 № 1300-р, в качестве целей установлены:

обеспечение модернизации и развития экономики Российской Федерации услугами отечественных компаний индустрии инжиниринга и промышленного дизайна;
сокращение отставания Российской Федерации от развитых стран в части ЕРС(М)-компетенций для выполнения высокотехнологичных проектов в отраслях обрабатывающей промышленности.

Настоящая инициатива заключается в формировании на площадях технопарка «Жигулевская долина» технологической инжиниринговой компании по разработке и запуску высокотехнологичных производств в области индустриальной и транспортной энергетики.

5.2. Создание опытного производства полноприводных коррозионно-стойких автомобилей с трансформируемым кузовом на базе агрегатов производства ОАО «АВТОВАЗ» от ТГУ

Проект направлен на разработку и организацию опытного производства полноприводных коррозионно-стойких автомобилей с трансформируемым кузовом на базе агрегатов производства ОАО «АВТОВАЗ». Подобная техника имеет преимущества при применении в отдельных нишах рынка (обслуживание газо- и нефтепроводов, аэромобильные комплексы, туризм и др.), легко модифицируется при формировании модельных рядов с учетом требований заказчиков.

5.3. Создание платформы по внедрению систем качества и усилению научно-исследовательского потенциала и реализации совместных проектов предприятий – участников кластера

Цели:

1. Внедрение системы менеджмента качества и бережливого производства на предприятиях кластера.

Внедрение и развитие СМК для членов кластера. В рамках данной цели предполагается организация и проведение обучающих тренингов, семинаров с привлечением сторонних преподавателей (тренеров) с целью обучения сотрудников предприятий, членов кластера.

2. Создание коммуникационной платформы между членами кластера и развитие/интенсификация координации между членами.

Кластер должен стать платформой для внутренней связи его членов, базой для активного участия и развития эффективной их координации. Кластер обеспечит доступ к стратегической информации (тенденции рынка, новые технологии, инновации, возможности), создаст достойный имидж для региональной автопромышленности.

3. Усиление научно-исследовательского потенциала и реализация совместных проектов с привлечением государственного финансирования.

Поддержка и развитие инфраструктуры регионального центра инжиниринга как научно-исследовательского центра с услугами коллективного доступа позволят повысить конкурентоспособность и качество кооперационного взаимодействия участников кластера.

Привлечение государственного финансирования необходимо для закупки оборудования для новых научных исследований, разработок, повышения качества и производственных компетенций для членов кластера. Результатом будет повышенный интерес мировых клиентов к привлечению самарской автопромышленности к новым проектам по разработке продуктов.

Реализация указанных мероприятий по улучшению деятельности поставщиков (качество, эффективность производства, логистика, поставки) направлена на достижение следующих показателей:

увеличение оборота и прибыли;
устранение риска ликвидации бизнеса.
повышение конкурентоспособности членов кластера через эффективное использование энергии компетенций и ресурсов;
увеличение объемов и качества производства автокомпонентов на российском рынке, развитие стратегических отраслей промышленности;
улучшение благосостояния и уровня жизни населения Самарской области.

6. Организационное развитие кластера

В области сформирована нормативно-правовая и организационная база, которая охватывает практически все формы государственной поддержки инноваций.

Самарская область стала одним из первых регионов России, в которых появился закон о поддержке инновационной деятельности.

Системным механизмом инновационного развития региона является подпрограмма «Развитие инновационной деятельности в Самарской области» на 2014–2018 годы государственной программы Самарской области «Создание благоприятных условий для инвестиционной и инновационной деятельности в Самарской области» на 2014–2018 годы, утвержденной постановлением Правительства Самарской области от 14.11.2013 № 622.

Она объединяет комплекс регулируемых мероприятий, включая поддержку проектов трансфера технологий, освоения новых видов продукции, создания региональной системы продвижения инновационной продукции, межрегионального и международного инновационного сотрудничества, научно-технологической базы территориально-производственных кластеров, национального исследовательского университета.

Стимулирование развития субъектов МСП осуществляется в соответствии с федеральными приоритетами и программами с подключением средств бюджетов разных уровней, что позволяет увязать федеральные и региональные интересы, обеспечивает значительный объем привлекаемых ресурсов.

Кластерные инициативы, нуждающиеся в государственной поддержке:
финансовая инфраструктура поддержки инноваций и НИОКР;
финансовая поддержка технологической подготовки производства;
поддержка инициативы создания индустриального парка (новые технологии и инвестиционная привлекательность);

подготовка и переподготовка кадров;
развитие информационной инфраструктуры кластера;
целевые инновационные программы кластера;
продвижение продукции и услуг автомобильного кластера на зарубежном рынке.

В настоящее время на федеральном уровне реализуются следующие основные направления поддержки кластера:

предоставление субсидии бюджетам субъектов Российской Федерации на цели реализации мероприятий, предусмотренных программами развития инновационных территориальных кластеров;

обеспечение поддержки реализации мероприятий программ развития инновационных территориальных кластеров в рамках федеральных целевых программ и государственных программ Российской Федерации;

привлечение государственных институтов развития к реализации программ развития инновационных территориальных кластеров;

стимулирование участия крупных компаний с государственным участием, реализующих программы инновационного развития, в деятельности инновационных территориальных кластеров.

Основные этапы развития кластера представлены в таблице 5.

Таблица 5

Основные этапы организационного развития кластера	
2015 год	
Основные задачи	Увеличение количества числа участников кластера, обеспечение благоприятной бизнес-среды для участников кластера, модернизации и локализации
Результат	Реализация сотрудничества кластера с региональными и национальными ассоциациями, развитие региональной сети поставщиков Приволжского федерального округа

2016–2018 годы	
Основные задачи	Продвижение сотрудничества между наукой и промышленностью, модернизация системы общей работы
Результат	Диверсификация и выход на новые рынки в других или сопредельных секторах экономики. НП «Автомобильный кластер Самарской области» как инструмент реализации идей и региональный центр автомобильной промышленности
До 2020 года	
Основные задачи	Стабильная конкурентоспособность заинтересованных сторон в автомобильной промышленности
Результат	Достижение быстрого технологического превосходства и оптимизация ресурсов

ПРИЛОЖЕНИЕ 1
к Программе развития автомобильного кластера Самарской области на 2015–2020 годы

Подробный перечень предприятий – участников автомобильного кластера Самарской области

№ п/п	Наименование организации – участника кластера	Контактные данные организации – участника кластера (адрес, тел., факс, e-mail)	Контактное лицо организации – участника кластера (Ф.И.О., должность)
Якорные (крупные) компании			
1.	ООО «Рулевые системы»	тел.: (8482)75-90-03, 75-90-08, факс: 75-90-02, 61-00-08, raudin163@yandex.ru	Пархандеев Евгений Михайлович, директор; Варнавский Михаил Александрович, директор по развитию
2.	ООО «ДСК»	тел.: (8482)73-72-40, 63-57-19, dsk@pfdsk.ru	Журавлев Николай Иванович, генеральный директор
3.	ЗАО «Группа компаний «АКОМ»	тел.: 95-64-44, +7-927-211-56-34, idesk@akom.ru, utkinalg@akom.su, ignatiev@akom.ru	Селянко Павел Владиславович, директор по развитию и корпоративному управлению
4.	ЗАО «ВМК»	тел.: (8482)95-40-50, etm@etmvolga.ru	Карамышев Сергей Борисович, генеральный директор
5.	ОАО «ТЗТО»	тел.: (8482)27-03-35 (03-43), gensec@tzto.com.ru	Ляченко Юрий Николаевич, председатель совета директоров ОАО «ТЗТО»
6.	ООО «Полиамидные системы»	тел.: +7-927-213-67-53, pol.sistem@mail.ru	Мухин Антон Игоревич, директор
Малые и средние предприятия			
7.	ООО «ТЛТ ПРОФ»	тел.: (8482)75-94-46, 75-94-45, TLT-PROF@mail.ru	Криволапов Александр Михайлович, учредитель
8.	ООО «ББС»	тел.: 55-57-32, +7 (927) 774-76-33, av.butseev@gmail.com	Буцаев Александр Валерьевич, заместитель директора по финансам
9.	ООО «Технострой плюс»	тел.: +7-917-131-62-52, khayrullovg@gmail.com	Хайруллоев Рамиль, коммерческий директор
10.	ООО «Аутокомпонент Инжиниринг-2»	тел./факс: (84646) 2-13-36, info@ae-2.ru	Джорджио Вердучи, генеральный директор; Тихонова Елена, помощник генерального директора
11.	ООО «Фора-Инвест»	тел.: 45-57-45, факс: 45-62-13, fora-invest@list.ru	Корнев Игорь Николаевич, директор
12.	ООО «Юнитерм Самара»	тел./факс: (846)996-23-72, vnemenov@yandex.ru	Неменов Виктор Маркович, директор
13.	ЗАО «Завод высокоточных деталей»	тел.: (8482)69-14-05, tzvd@yandex.ru	Бухалов Алексей Алексеевич, генеральный директор
14.	ООО «МЗ Силовые передачи»	тел.: (8482)69-17-21, nesterenkoav@rambler.ru, nav@tzvd.ru	Нестеренко Алексей Владимирович, руководитель
Образовательные учреждения и центры подготовки кадров			
15.	ТГУ	тел.: 46-06-34, peteraitis@mail.ru, krishtal@ttsu.ru	Петерайтис Сергей Ханцасович, проректор по научно-инновационной деятельности
Проектные организации, инжиниринговые и сервисные компании			
16.	ГАУ «ЦИК СО»	тел.: (846) 277-89-62, http://cik63.ru/, lena63rus@mail.ru	Жидков Денис Владимирович, директор
Иностранные компании и прочие организации			
17.	ООО «Хай-ЛексРус»	тел.: +7-919-81-09-197, takashikihara@hi-lex.com.ru	Такаси Кихара, директор

ПРИЛОЖЕНИЕ 2
к Программе развития автомобильного кластера Самарской области на 2015–2020 годы

Показатели, характеризующие текущий и перспективный уровень развития автомобильного кластера Самарской области

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Значение показателя по годам						
			2014 (факт)	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1.	Количество предприятий – участников кластера	единиц	6	18	50	100	120	150	151
В том числе:									
1.1.	Якорные (крупные) компании	единиц	3	6	20	30	50	60	61
1.2.	Малые и средние предприятия	единиц	2	10	26	51	39	57	57
1.3.	Образовательные учреждения и центры подготовки кадров	единиц	1	1	3	5	5	5	5
1.4.	Научно-исследовательские институты и научные учреждения	единиц	0	0	0	1	1	2	2
1.5.	Проектные организации, инжиниринговые и сервисные компании	единиц	0	0	0	2	4	5	5
1.6.	Финансово-кредитные организации и государственные институты развития	единиц	0	0	0	1	1	1	1
1.7.	Маркетинговые и сбытовые организации	единиц	0	0	0	5	9	9	9
1.8.	Органы государственной власти и органы местного самоуправления	единиц	0	0	0	0	1	1	1
1.9.	Иностранные компании и пр.	единиц	0	1	1	5	10	10	10
2.	Количество новых (вновь созданных) предприятий – участников кластера	единиц	0	12	32	50	20	30	1
В том числе:									
2.1.	Количество привлеченных участников кластера	единиц	0	12	30	40	15	25	1
2.2.	Количество вновь созданных предприятий – участников кластера	единиц	0	0	2	10	5	5	0
3.	Экономические показатели предприятий – участников кластера								
3.1.	Совокупный годовой объем реализации товаров, работ и услуг участников кластера	млрд. рублей	4,8	10	15	20	25	30	31
В том числе:									
3.1.1.	Крупные предприятия	млрд. рублей	3,3	7	11	13	17	19	22
3.1.2.	Малые и средние предприятия	млрд. рублей	0,5	1	2	4	5	6	7
3.2.	Совокупные налоговые отчисления участников кластера в бюджеты всех уровней	млрд. рублей	0,48	2,4	3,9	5,1	6,6	7,5	8,7

РАСПОРЯЖЕНИЯ

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Значение показателя по годам						
			2014 (факт)	2015	2016	2017	2018	2019	2020
В том числе:									
3.2.1.	Крупные предприятия	млрд. рублей	0,33	2,1	3,3	3,9	5,1	5,7	6,6
3.2.2.	Малые и средние предприятия	млрд. рублей	0,15	0,3	0,6	1,2	1,5	1,8	2,1
4.	Количество профильных (то есть производящих основной ассортимент товаров и услуг) компаний в составе кластера	единиц	5	16	46	81	89	117	118
5.	Доля профильных компаний кластера в общем количестве предприятий Самарской области соответствующего вида деятельности (по ОКВЭД)	%	6	10	20	30	40	60	80
6.	Объем и потенциал рынков реализации товаров, работ и услуг участников кластера								
6.1.	Объем российского рынка	млрд. рублей	1 320	1 375	1 444	1 516	1 592	1 671	1 755
6.2.	Объем реализации товаров, работ и услуг участников кластера на российском рынке	млрд. рублей	4,8	10	15	19,8	24,25	28,5	27,9
В том числе:									
6.2.1.	Крупные предприятия	млрд. рублей	3,3	7,0	11,0	12,9	16,5	18,1	19,8
6.2.2.	Малые и средние предприятия	млрд. рублей	0,5	1	2	4	5	6	7
6.3.	Потенциальная доля товаров, работ и услуг участников кластера на российском рынке	%	5	6	10	17	23	25	25
6.4.	Объем международного рынка	млрд. рублей	26400,0	27500,0	28875,0	30318,8	31834,7	33426,4	35097,7
6.5.	Объем реализации товаров, работ и услуг участников кластера на международном рынке	млрд. рублей	0	0	0	0,2	0,75	1,5	3,1
В том числе:									
6.5.1.	Крупные предприятия	млрд. рублей	0	0	0	0,2	0,75	1,5	3,1
6.5.2.	Малые и средние предприятия	млрд. рублей	0	0	0	0	0	0	0
6.6.	Потенциальная доля товаров, работ и услуг участников кластера на международном рынке	%	менее 1	менее 1	менее 1	менее 1	2	3	3
7.	Численность персонала предприятий и организаций – участников кластера	человек	2 220	2 710	7 140	10 620	17 580	17 940	23 990
В том числе:									
7.1.	На существующих предприятиях – участниках кластера:								
	крупные предприятия	человек	680	1 110	5 000	7 500	15 000	15 000	21 350
	малые и средние предприятия	человек	30	100	520	1 020	780	1 140	1 140
7.2.	На новых (вновь привлеченных) предприятиях кластера:	человек	0	0	120	600	300	300	0

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Значение показателя по годам						
			2014 (факт)	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	крупные предприятия	человек	0	0		300	150	150	0
	малые и средние предприятия	человек	0	0	120	300	150	150	0
8.	Количество создаваемых высокопроизводительных (с выручкой на 1 работника в год, превышающей среднюю производительность труда по отрасли) рабочих мест	единиц	95	136	282	456	804	822	1 125
В том числе:									
8.1.	На существующих предприятиях – участниках кластера:								
	крупные предприятия	единиц	95	136	276	426	789	807	1 125
	малые и средние предприятия	единиц	89	126	250	375	750	750	1 068
8.2.	На новых (вновь привлеченных) предприятиях кластера:								
	крупные предприятия	единиц	0	0	6	30	15	15	
	малые и средние предприятия	единиц	0	0	0	15	8	8	
9.	Планируемый объем прямых частных российских инвестиций и частных иностранных инвестиций, направляемых на развитие кластера	млн. рублей	0	50	500	3 500	6 000	8 500	11 000
10.	Инновационный потенциал кластера:								
10.1.	Численность персонала предприятий и организаций – участников кластера, занятого исследованиями и разработками	человек	89	140	286	425	703	718	960
10.2.	Объем затрат предприятий и организаций – участников кластера, региональных и местных органов власти на исследования и разработки, развитие инновационной инфраструктуры	млн. рублей	53	70	168	224	298	398	530
В том числе:									
10.2.1.	Существующие участники кластера:								
	крупные предприятия	млн. рублей	53	70	120	174	248	343	525
	малые и средние предприятия	млн. рублей	48	60	80	109	144	199	305
10.2.2.	Новые (вновь привлеченные) участники кластера:								
	крупные предприятия	млн. рублей	0	0	48	30	30	33	0
	малые и средние предприятия	млн. рублей	0	0	0	20	20	22	5
10.3.	Удельный вес инновационных товаров, работ, услуг в общем объеме отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг силами предприятий и организаций – участников кластера	%	1	2	3	5	7	9	10
11.	Необходимый объем господдержки на реализацию совместных кластерных проектов	млн. рублей	0	115	500	500	500	500	500

к Программе развития автомобильного кластера Самарской области на 2015–2020 годы

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Перечень мероприятий Программы развития автомобильного кластера Самарской области на 2015–2020 годы с указанием объемов предполагаемого финансирования из средств федерального, регионального бюджетов и внебюджетных источников

№ п/п	Направления расходов/ наименование мероприятия с указанием источника финансирования (если он подтвержден)	Объем финансирования по годам, млн. рублей															
		2015				2016				2017-2020***				Всего ***			
		федеральный бюджет	областной бюджет	внебюджетные источники	ИТОГО	федеральный бюджет	областной бюджет	внебюджетные источники	ИТОГО	федеральный бюджет	областной бюджет	внебюджетные источники	ИТОГО	федеральный бюджет	областной бюджет	внебюджетные источники	ИТОГО
1.	Развитие инновационной инфраструктуры, в том числе:	100	-	-	100	25	0,15	-	25,15	100	0,6	-	100,6	225	0,75	-	225,75
1.1.	Мероприятие 1. Создание отраслевого центра внедрения систем качества и усиления научно-исследовательского потенциала и реализации совместных проектов организаций – участников кластера***	100	-	-	100	25	0,15	-	25,15	100	0,6	-	100,6	225	0,75	-	225,75
2.	Работы и проекты в сфере исследований и разработок, осуществления инновационной деятельности, подготовки и повышения квалификации кадров, другие мероприятия в целях повышения конкурентоспособности организаций – участников кластера и повышения качества жизни на территории базирования кластера, в том числе:	61,85	11,71	3,09	76,65	56,85	-	3,79	60,64	86,85	-	9,09	95,94	205,5	11,71	15,97	233,18
2.1.	Мероприятие 1. Организация и проведение обучающих тренингов, семинаров с привлечением сторонних преподавателей (тренеров), проведение стажировок по тематике деятельности кластера с целью обучения сотрудников предприятий – участников кластера и обмена опытом ***	15	-	-	15	10	-	0,7	10,7	40	-	6	46	65	-	6,7	71,7
2.2.	Мероприятие 2. Организация и проведение обучающих тренингов, семинаров с привлечением сторонних преподавателей (тренеров) с целью обучения сотрудников малых и средних предприятий (далее – МСП), являющихся участниками кластера**	22,43	5,61	1,48	29,52	22,43	-	1,48	23,91	22,43	-	1,48	23,91	67,29	5,61	4,44	77,34
2.3.	Проведение информационных кампаний в средствах массовой информации для предприятий МСП, являющихся участниками кластера**	0,152	0,038	0,01	0,2	0,152	-	0,01	0,162	0,152	-	0,01	0,162	0,46	0,038	0,03	0,528
2.4.	Подготовка бизнес-планов, технико-экономических обоснований совместных кластерных проектов предприятий МСП, являющихся участниками кластера**	0,304	0,076	0,02	0,4	0,304	-	0,02	0,324	0,304	-	0,02	0,324	0,91	0,076	0,06	1,046
2.5.	Организация работ по обеспечению соответствия продукции предприятий МСП, являющихся участниками кластера, требованиям потребителей в целях выхода на новые рынки сбыта (разработка единых стандартов)**	23,96	5,99	1,58	31,53	23,96	-	1,58	25,54	23,96	-	1,58	25,54	71,88	5,99	4,74	82,61
ИТОГО ПО ПРОГРАММЕ		161,9	11,71	3,09	176,7	81,85	0,15	3,79	85,79	186,9	0,6	9,09	196,59	430,6	12,46	15,97	459,03

* Ресурсное обеспечение за счет средств федерального бюджета предполагается при условии включения в число пилотных инновационных территориальных кластеров (постановление Правительства Российской Федерации от 06.03.2013 № 188 «Об утверждении Правил распределения и предоставления субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на реализацию мероприятий, предусмотренных программами развития пилотных инновационных территориальных кластеров»).

** Ресурсное обеспечение за счет средств регионального бюджета предполагается за счет средств подпрограммы «Развитие малого и среднего предпринимательства в Самарской области» на 2014–2019 годы государственной программы Самарской области «Развитие предпринимательства, торговли и туризма в Самарской области» на 2014–2019 годы, утвержденной постановлением Правительства Самарской области от 29.11.2013 № 699, в рамках реализации мероприятия «Предоставление субсидий государственному автономному учреждению Самарской области «Центр инновационного развития и кластерных инициатив» на финансовое обеспечение его развития в целях создания и (или) развития инфраструктуры поддержки субъектов малого и среднего предпринимательства».

*** Ресурсное обеспечение за счет средств регионального бюджета на 2020 год предусматривается отдельным актом Правительства Самарской области.