

щей системы регионального управления является комплексное использование природно-ресурсного потенциала отдельных территорий в соответствии со специализацией системообразующих отраслей пространственной экономики.

Необходимо отметить, что процессы воздействия механизма управления регионом направлены не только на управление государственным сектором, но и на рыночное стимулирование (налоговые льготы, финансирование проектов), рыночное регулирование (тарифное, ценовое, земельное), а также на региональное координирование (законодательная и нормативная база, стратегии и программы развития, частно-государственное партнерство и др.).

Программно-целевой подход к решению региональных проблем следует рассматривать как инструмент региональной политики, одновременно обеспечивающий как формирование этой политики в целом, так и ее реализацию в виде конкретных программ разного уровня и назначения. Отсутствие программ в большинстве регионов и муниципальных образований является одним из свидетельств отсутствия также региональной политики.

*В.П. Кузнецов, д-р экон. наук, профессор  
А.Д. Ефремова, аспирантка  
НГПУ им. К. Минина (Нижний Новгород, Россия)*

## **ЦИКЛИЧНОСТЬ В ИСТОРИИ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ**

История машиностроения в СССР началась в 1924 г., когда был выпущен первый автомобиль АМО-Ф-15, переименованный затем в ЗИС. В 1930 г. образован Горьковский автомобильный завод (ранее НАЗ по названию города — Нижний Новгород).

В годы Великой Отечественной войны и несколько лет после отрасли автомобилестроения была сконцентрирована в основном на грузовых автомобилях. Массовая автомобилизация СССР началась со строительства итальянцами под ключ в 1966—1970 гг. Волжского автомобильного завода (ВАЗ) в Тольятти и развертывания массового выпуска на его мощностях (первоначально 660 тыс. автомобилей в год, а с 1980-х гг. — 730 тыс.) легковых автомобилей марок «Жигули» и «Нива». К 1980-м гг. советское автомобилестроение добилось очевидных успехов в массовом производстве: по общему производству (по 2,2 млн в 1985 и 1986 гг.) СССР занял пятое место в мире (уступая только Японии, США, ФРГ, Франции), по производству грузовиков — третье место, по производству автобусов — первое. Однако одновременно стали проявляться кризисные явления, типичные для эпохи застоя: фактически прекратился рост производства легковых автомобилей (стабилизировался на 1,3 млн в год), при этом их доля составила немного бо-

лее половины от всего автопроизводства (что намного меньше, чем в развитых странах), чрезмерно затягивались НИОКР, оставалось низким качество комплектующих и сборки, сохранялся устойчивый дефицит запчастей [1, с. 117].

Если проанализировать цифры по производству автомобилей в СССР и в России, то можно увидеть некоторую цикличность в истории развития автомобилестроения. Цифры приведены ниже в таблице.

Производство автомобилей по годам, тыс. шт.

СССР [2]		Россия [3]	
Год	Автомобилей, всего	Год	Автомобилей, всего
1940	145,4	2000	1206
1945	74,7	2001	1251
1947	133	2002	1220
1950	362,9	2003	1279
1955	445,3	2004	1386
1958	511,1	2005	1355
1960	523,6	2006	1508
1965	616,3	2007	1660
1970	916,1	2008	1790
1975	1963,9	2009	725
1980	2199	2010	1403
1985	2247,5	2011	1990
1990	2039,6	2012	2233
		2013	2175

Заметим, что в СССР резкий спад в отрасли автомобилестроения произошел из-за ВОВ, а в России такой же резкий спад наблюдается к началу 2000 гг. и в 2009 г. в периоды экономического кризиса. Только после кризиса конца 1990-х гг. отрасль восстанавливалась медленно, а вот после кризиса в 2008 г. отрасль к 2010 г. набрала практически такой же уровень объемов выпуска и достигла отметки выпуска автомобилей 1990 г. Толчком к развитию стало, как и в послевоенное время, влияние зарубежных партнеров. Заметим, что привлечение иностранных технологий производства спасало российскую отрасль автомобилестроения уже не раз.