

УДК 334.72

А. А. Ярошенко

ФГАОУ ВО «КФУ им. В.И. Вернадского» (Структурное Подразделение) Институт экономики и управления, Симферополь, e-mail: admiral4221@mail.ru

КЛАСТЕРИЗАЦИЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ РЕСПУБЛИКИ КРЫМ

Ключевые слова: судостроительная отрасль, кластеризация, кластерная политика, синергия, конкурентоспособность, кооперация.

В данной статье рассматривается кластерное формирование как форма пространственной организации, как один из основных механизмов осуществления кластерной политики в Крыму. Предпосылкой для кластеризации судостроительной отрасли в Республике Крым выступает наличие производственной и проектной составляющей (судостроительные и судоремонтные заводы, научно-исследовательские и проектно-конструкторские организации), профильные средние и высшие учебные учреждения, осуществляющие подготовку специалистов для судостроительной промышленности, а также производители и поставщики из смежных и обслуживающих отраслей, связанные при этом кооперационными отношениями. В процессе исследования было выявлено, что синергетический эффект, имеет возможность реализовываться благодаря внутриотраслевой и межотраслевой производственной кооперации, служит решению таких задач, как повышению конкурентоспособности судостроительной отрасли, улучшению инвестиционной активности и инновационной составляющей, эффективному взаимодействию между предпринимательским, финансовым и научным сектором экономики. Кластеризация в судостроительной отрасли позволит сконцентрировать имеющиеся ресурсы, создаст возможность для единого управления производственными процессами, формирования портфеля заказов, развития и модернизации портовой инфраструктуры. В значительной степени повышается вероятность того, что кластерная форма взаимодействия станет той «точкой роста», формирование и развитие, которое будет обеспечивать развитие социально-экономической системы в целом. Следовательно, для формирования судостроительного кластера в Республике Крым предполагается широкое членство участников производственного процесса, объединенных общей целью – выполнением конкурентоспособного заказа для внутреннего и внешнего рынка.

A. A. Yaroshenko

V.I. Vernadsky Federal State University (Structural Division) Institute of Economics and Management, Simferopol, e-mail: admiral4221@mail.ru

CLUSTERING OF THE SHIPBUILDING INDUSTRY OF THE REPUBLIC OF CRIMEA

Keywords: shipbuilding industry, clusterization, cluster policy, synergy, competitiveness, cooperation.

This article considers cluster formation as a form of spatial organization, as one of the main mechanisms for implementing cluster policy in the Crimea. A prerequisite for clustering the shipbuilding industry in the Republic of Crimea is the presence of production and design components (shipbuilding and ship repair plants, research and design organizations), specialized secondary and higher educational institutions that train specialists for the shipbuilding industry, as well as manufacturers and suppliers from related and service industries, which are associated with cooperative relations. In the course of the research, it was revealed that the synergetic effect, which can be realized through intra- and inter-industry production cooperation, serves to solve such problems as improving the competitiveness of the shipbuilding industry, improving investment activity and innovation component, effective interaction between the business, financial and scientific sectors of the economy. Clustering in the shipbuilding industry will allow you to concentrate existing resources, create opportunities for unified management of production processes, formation of a portfolio of orders, development and modernization of port infrastructure. There is a significant increase in the probability that the cluster form of interaction will become the «point of growth», the formation and development that will ensure the development of the socio-economic system as a whole. Therefore, for the formation of a shipbuilding cluster in the Republic of Crimea, a wide membership of participants in the production process is assumed, United by a common goal – the implementation of a competitive order for the domestic and foreign markets.

Судостроительная промышленность РФ обладает большим научно-техническим и производственным потенциалом, способным влиять на развитие техноло-

гий в смежных отраслях промышленности, таких как машиностроение [1], станкостроение, приборостроение, металлургия, строительство, деревообра-

ботка, электроника, стимулирует модернизацию и развитие этих отраслей в целом. Но для достижения конкурентных преимуществ необходимо, прежде всего, добиться конкурентоспособности отрасли, что в свою очередь связано активизацией инновационных процессов, использованием передовых эколого-ориентированных технологий, обеспечивающих тем самым необходимые условия для перехода к устойчивому развитию [2]. По заявлению Правительства Республики Крым, бюджето-образующей отраслью является судостроение, в которой могут быть созданы все условия для объединения субъектов предпринимательской деятельности в судостроительный кластер.

Целью настоящего исследования является: анализ существующих проблем состояния развития судостроения в Крыму; рассмотрение кластеризации в качестве обоснования формы организации предпринимательской деятельности в судостроительной отрасли Республики Крым.

Материалы и методы исследования

При проведении исследования были использованы такие общенаучные методы как системный анализ (для выявления особенностей функционирования судостроительной отрасли в Крыму), систематизация и обобщение (для определения сущности кластеризации судостроения Крыма).

Результаты исследования и их обсуждение

В настоящее время в судостроении Республики Крым эксплуатируется более 60 % морально устаревшей и до 80 % физически изношенной активной части производственных фондов, многие капитальные сооружения устарели, требуют реконструкции и глубокой модернизации [3]. В период нахождения под украинской юрисдикцией производственные мощности предпринимательских структур судостроительной отрасли Крыма были загружены на 30–40 % из-за отсутствия заказов [4]. Изношенность основных производственных фондов производства, убыточная деятельность и отсутствие государственной помощи привели практически к полному упадку

судостроительной отрасли. Общая ситуация также усугублялась отсутствием системы снабжения и качественной логистики, незначительностью объемов работ по сравнению с зарубежными заводами [5]. Важнейшей материальной составляющей научного потенциала отрасли является опытно-экспериментальная база. Но научно-исследовательские и проектно-конструкторские организации не обеспечивают должный уровень взаимодействия с промышленными организациями отрасли, что влечет за собой низкую эффективность решения оперативных и долгосрочных задач в области развития науки и техники, управления результатами интеллектуальной деятельности и обеспечения защиты интеллектуальной собственности [1]. Низким остается качество отечественных комплектующих деталей и изделий, нестабильность поставок, приводит к необходимости крупных закупок оборудования за рубежом [6]. Кроме того, в выполнении заказов на постройку или ремонт судна отсутствует опыт применения отечественных разработок, что является источником рисков, в том числе, в части обеспечения качества продукции, выполнения гарантийных обязательств и осуществления сервисного обслуживания [1]. С подписанием Президентом РФ в марте 2014 г. договора о принятии Крыма и г. Севастополя в состав Российской Федерации, ситуация в отрасли стала постепенно улучшаться. Так, с размещением государственных заказов, а также направления инвестиционных вложений в деятельность машиностроительных заводов Крыма к концу 2015 г. на 40,2 % увеличился объем предоставленных услуг по ремонту, техническому обслуживанию и переоборудованию судов [7]. Но, несмотря на положительную динамику в судостроительной отрасли, в тоже время наблюдается дефицит высококвалифицированных кадров в связи с их миграцией в субъекты Российской Федерации с более благополучной социально-экономической ситуацией и высокой заработной платой [1]. Также серьезной кадровой проблемой, снижающей эффективность производства, является профессионально-квалификационный дисбаланс, вызванный несоответствием компетенций работников квалификаци-

онным требованиям [1]. Концентрация на технических аспектах развития и закупке механообрабатывающего оборудования незначительно отражается на общем объеме производства, что свидетельствует о необходимости расширения применения современных методов, как планирования, управления, так и производства наукоемкой продукции [3].

Кластеризация социально-экономического пространства Республики Крым является одним из существенных механизмов кооперации инвесторов, производителей, поставщиков, заказчиков и других потенциальных участников, находящихся в организационной и функциональной зависимости в сфере выполнения заказов [8]. С одной стороны, кластерное взаимодействие представляет инструмент реализации перспективной экономической политики, а с другой стороны, функционирование зависит от территориального развития хозяйствующего субъекта. При обосновании системы эффективности кластеризации предпринимательских структур, следует учитывать организационный, технологический, экономический, институциональный, бюджетный, социальный и экологический эффект ее составляющих [9]. Ситуация глобальной конкуренции на мировом рынке диктует целесообразность ликвидации разобщенности российских судостроительных предпринимательских структур и объединения их научных, образовательных, финансовых и материальных ресурсов. В 2017 г. Министерством экономического развития Республики Крым [7] был создан Центр кластерного развития Крыма (далее – ЦКР) [10], основной механизм функционирования которого состоит в выстраивании в предпринимательских структурах кооперационных связей на взаимовыгодных условиях и с минимальным риском. Кластеризацию следует рассматривать как механизм межотраслевой интеграции и усиления конкурентных преимуществ российских предпринимательских структур в технологии производства, управления и организации продвижения того или иного вида продукта. В настоящее время система кластеризации в Республике Крым является одним из ключевых вопросов в Стратегии социально-эконо-

мического развития Республики Крым до 2030 года [11]. Выполнение данной Стратегии должно быть сформировано в три этапа с выделением следующих приоритетов в рамках выстроенной системы стратегических целей: 1 этап (2017 – 2020 гг. – «Снятие инфраструктурных ограничений», 2 этап (2021-2026 гг.) – «Широкое внедрение инноваций», 3 этап (2027-2030гг.) – «Наращивание конкурентных преимуществ [12]. Благоприятные возможности для развития кластерных формирований в Крыму открывает использование потенциала свободной экономической зоны (далее, СЭЗ): предпринимательские структуры помимо получаемых субсидий субвенций, дотаций, и компенсации затрат при реализации кластерных проектов могут воспользоваться предоставленными преференциями СЭЗ [3]. Проанализировав ситуацию с момента создания СЭЗ в Республике Крым – с 2015 г., рост числа инвесторов значительно увеличился. По состоянию на начало 2019 г. объем инвестиций по договорам, заключенным в рамках СЭЗ составил 127 млрд. руб., зарегистрировано 1285 участников. Почти 93 % проектов приходится на МСП. В 2018 г. в консолидированный бюджет Республики поступило более 9 млрд. 600 млн. руб. от участников СЭЗ (9 млрд. 200 млн. руб. – 2017 г.) [13]. В Республике Крым кластерное взаимодействие осуществляется в соответствии с Методическими рекомендациями по реализации кластерной политики в субъектах Российской Федерации [14] (рис. 1).

Определены основные задачи и направления проводимой кластерной политики: формирование условий для эффективного развития кластеров, в том числе выявление участников, разработка стратегии, обеспечивающей устранение так называемых «узких мест», подрывающих конкурентоспособность выпускаемой продукции в рамках цепочки производства добавленной стоимости, обеспечение эффективной поддержки кластерных проектов, направленных на повышение конкурентоспособности участников, в том числе поддержки развития малых и средних предпринимательских структур, политики привлечения инвестиций, развития транспортной и энергетической инфраструктуры.

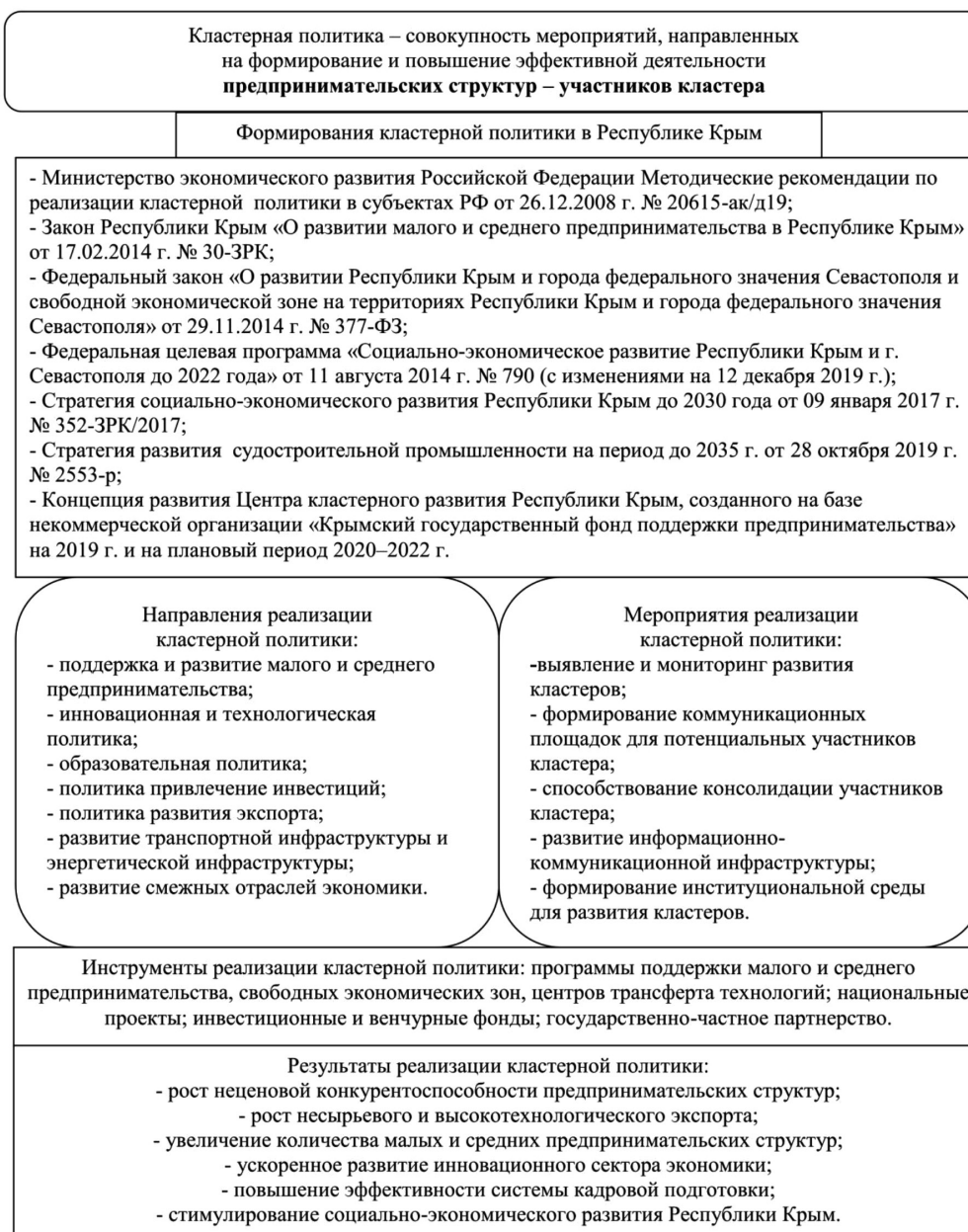


Рис. 1. Основы реализации кластерной политики в Республике Крым.
Источник: составлено автором

Отличительной особенностью кластеризации является возникновение таких положительных эффектов как масштаб, охват, синергия, при действии которых возникает возможность преодоление нижней границы рентабельности предпринимательских структур. Благодаря специализации, обеспечивается повышение производительности труда, снижение себестоимости выполненно-

го заказа иполучение дополнительных конкурентных преимуществ [15]. Основой эффекта масштаба производства служит наличие в лице одной из предпринимательских структур ядра, которое дополняется вспомогательными и обслуживающими производствами и определяет долгосрочную стратегию кластерного взаимодействия. Кластер, как форма организации и кооперации

обеспечивает накопление и эффективное использование имеющихся экономических ресурсов территории, позволяет использовать многофункциональный фактор производства, как на крупных [8], так и малых предпринимательских структурах приминимальных транзакционных издержках, что соответственно обусловлено эффектом охвата. Эффект охвата, проявляется в том, что информационная сеть создаёт благоприятные возможности для распространения технологий и интенсивного обмена знаниями, компетенциями, идеями и иными нематериальными ценностями между предпринимательскими структурами и организациями [8]. Действие синергетического эффекта кластеризации обусловлено вертикальной и горизонтальной интеграцией, технологическим трансфертом, полным жизненным циклом производства, диффузией инноваций, в результате чего повышается эффективность предпринимательских структур. В итоге эффект синергии влияет на потенциал кластерного формирования и является выше индивидуального потенциала каждой предпринимательской структуры в отдельности. Согласно оценке М. Портера территория может обладать возможностями формирования кластера, при условии наличия конкурентных преимуществ, присутствия предпринимательских структур-лидеров, способствующие этой концентрации, производственно-технологических взаимосвязей и кооперации между участниками. Представители трех секторов: предпринимательского сектора, государства и науки взаимодействуют на равных условиях: сближаются функциональные сферы; достигается баланс конкуренции и кооперации; совместно создается новая добавленная стоимость и формируются динамическое сцепление для разных синергетических эффектов. Такая организация хозяйственных связей предпринимательских структур [3], государственных и научных организаций легла в основу сформулированного Г. Ицковицем принципа «тройной спирали», согласно которому, по нашему мнению, может быть спроектировано функционирование судостроительного

кластера Крыма, который представлен на рис. 2.

Для создания промышленного кластера необходима детальная проработка вопросов, так как интересы производственных, вспомогательных или обслуживающих производств не должны переплетаться, а технологические, образовательные инфраструктуры получили бы возможность для развития своего потенциала. То есть, кластерное формирование является тем межотраслевым образованием во всем многообразии форм, с внутренней динамикой и конкуренцией, определяемой интенсивным кооперационным взаимодействием. В итоге, всё многообразие экономических агентов, действующих в рамках кластера, может быть сведено к трём основным группам: органы государственной власти, управляющие территорией локализации кластера; предпринимательские структуры и научный сектор, представленный научно-исследовательскими институтами и вузами соответствующего кластеру профиля [16]. Таким образом, в результате проведенного нами исследования было определено, что система кластеризации предполагает рассмотрение каждой конкретной отрасли во взаимосвязи с остальными отраслями: охватывая хозяйственные связи предпринимательских структур, кластеры обеспечивают взаимодополняемость смежных отраслей, способствуют развитию технологий, навыков и информации, значимой для осуществления предпринимательской деятельности.

Выводы

Таким образом, считаем, что кластеризация судостроения Крыма будет способствовать усилению процесса специализации и кооперации, привлечению покупателей и поставщиков, уменьшению стоимости единицы продукции и технической услуги. За счет производственной кооперации будет достигаться эффект выстраивания производственных цепочек предпринимательских структур со своими смежниками, размещения производства непосредственной близости друг от друга и создания центров коллективной эксплуатации основного и вспомогательного оборудования [3].

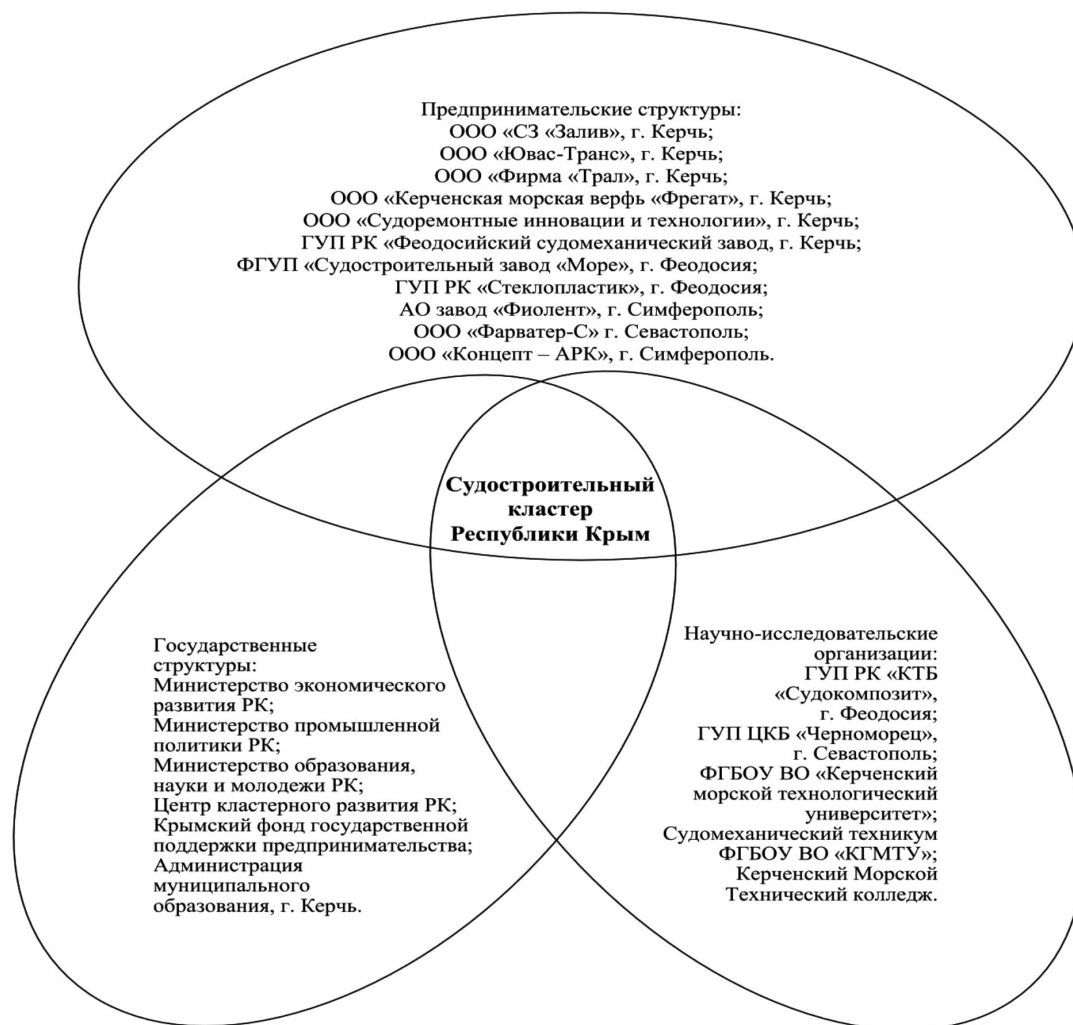


Рис. 2. Функционирование судостроительного кластера Республики Крым на основе принципа тройной спирали. Источник: разработано автором

Синергия усилий участников сделает возможным повысить конкурентоспособность как кластерного формирования в целом, так и отдельных его участников, что повлечет к реализации имеющихся потенциальных конкурентных преимуществ,

к росту конкурентоспособности экономики Республики Крым. Следовательно, перечисленные факторы создают в дальнейшем исследование предпосылки для проектирования судостроительного кластера в Республике Крым.

Библиографический список

1. Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2035 года Распоряжение Правительства РФ от 28 октября 2019 г. № 2553-р [Электронный ресурс]. URL: <https://government.ru/docs/38218/> (дата обращения: 21.08.2020).
2. Мамутов Р.М. Свободная экономическая зона и ее роль в устойчивом развитии региона (на примере Республики Крым) [Электронный ресурс]. URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_28855504_75317513.pdf (дата обращения: 21.08.2020).

3. Ярошенко А.А. Особенности образования кластерных формирований в свободной экономической зоне Республики Крым // Формирование финансово-экономических механизмов хозяйствования в условиях информационной экономики: сборник научных трудов V Всероссийской научно-практической конференции с международным участием. 2020. С. 354–358.
4. Кредитование судостроения в России и другие необходимые меры поддержки [Электронный ресурс]. URL: <http://delonovosti.ru/business/3289-kreditovanie-sudostroeniya-v-rossii-i-drugie-neobhodimye-mery-podderzhki.html> (дата обращения: 05.08.2020).
5. Кирильчук С.П., Кошкидько В.В. Направление реализации кластерного механизма экономического развития Республики Крым // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Экономика и управление. 2017. Т. 3 (69). С. 43–55.
6. Ярошенко А.А. Сдерживающие факторы развития судостроительной отрасли в экономике РФ // Молодая наука: сборник научных трудов научно-практической конференции для студентов и молодых ученых. 2019. С. 102–104.
7. Симченко Н.А., Цехла С.Ю., Плугарь Д.И. Анализ структурных сдвигов в развитии машиностроительной отрасли Крыма // «Управление экономическими системами». 2016 № 8(90). [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-strukturnyh-sdvigov-v-razvitii-mashinostroitelnoy-otrasli-kryma> (дата обращения: 05.08.2020).
8. Ильинская Е.М. Влияние кластерной экономики на ускорение генерации и трансфера инноваций // Научно-технические ведомости. СПбГПУ. 2016. № 1(235).
9. Аксенова Э.А. Развитие и совершенствование межрегиональных связей в агропромышленном комплексе : на материалах субъектов Северо-Кавказского федерального округа : дис. ... канд. эконом. наук. Махачкала, 2012. 218 с.
10. Центр кластерного развития Республики Крым [Электронный ресурс]. URL: <http://ckr82.ru/> (дата обращения: 05.08.2020).
11. Наливайченко Е.В., Ярошенко А.А. Перспективы формирования судостроительного кластера в Крыму // Актуальные проблемы и перспективы развития экономики: сборник научных трудов XVIII Всероссийской с международным участием научно-практической конференции. 2019. С. 51–53.
12. Постановление Совета Министров Республики Крым от 01.11.2017 № 570 [Электронный ресурс]. URL: <https://rk.gov.ru/ru/document/show/2783> (дата обращения: 21.08.2020).
13. Отчет о результатах функционирования свободной экономической зоны на территории Республики Крым и г. Севастополя за 2017 г. М., 2018 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://economy.gov.ru/minrec/about/structure/reginvdev/> (дата обращения: 05.08.2020).
14. Методические рекомендации по реализации кластерной политики в субъектах Российской Федерации от 26 декабря 2008 г. № 20615-ак/д19 [Электронный ресурс]. URL: <https://legalacts.ru/doc/metodicheskie-rekomendatsii-porealizatsii-klasternoi-politiki-v/> (дата обращения: 05.08.2020).
15. Морган Р. Теория приверженности и доверия в маркетинге взаимоотношений // Российский журнал менеджмента. 2004. № 2. С. 73–110.
16. Краснокутский А.А. Реализация кластерного подхода как детерминанта инновационного развития регионов // Вестник ДГТУ. 2011. Т. 11. № 3(54). С. 384–391.