

воспитания и осуществлять их реализацию; совместно с органами местного самоуправления проводить мероприятия по привлечению общественных и религиозных объединений и организаций к решению задач патриотического воспитания; обеспечивать финансирование мероприятий региональных программ.

Конечно, в рамках статьи не представляется возможным раскрыть конкретные направления проводимой в России работы органами по делам молодежи по патриотическому и гражданскому воспитанию подрастающего поколения. Главное, что эта работа начата, обозначилась система ее руководства и координации, имеются весомые и обнадеживающие результаты.

Библиографический список

1. *Государственная* программа. Патриотическое воспитание граждан Российской Федерации на 2006–2010 г. [утверждена Постановлением Правительства РФ № 422, 11.07.2005].
2. *Козлов, А. А.* Становление патриотизма и гражданственности современной российской молодежи (опыт социально-политического анализа) : автореф. дис. ... д-ра социол. наук / А. А. Козлов. – СПб., 2000.
3. *Концепция* национальной безопасности Российской Федерации. – М., 2000.
4. *Лутовинов, В. И.* Патриотизм и проблемы его формирования у российской молодежи в современных условиях: социально-философский анализ : дис. ... д-ра филос. наук / В. И. Лутовинов. – М., 1998.
5. *Программа* Федерального агентства по образованию, реализуемая в рамках госпрограммы «Патриотическое воспитание граждан Российской Федерации на 2006–2010 годы» (приложение к приказу Рособразования № 20 от 25.01.2006 г.).
6. *Прохожев, А. А.* Национальная безопасность: Теория, сущность, проблемы / А. А. Прохожев. – М. : РАГС, 2005.

ФАКТОРЫ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫХ КЛАСТЕРОВ В ГЛОБАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКЕ

**А.А. Степанова, Н.А. Корчагина
(Россия, г. Астрахань)**

Актуальность статьи обусловлена прежде всего тем, что судостроительное производство обладает высоким мультипликативным потенциалом. С одной стороны, рыночный спрос, который сегодня предъявляется к продукции отрасли, требует целенаправленного наращивания собственной научной и технической базы. С другой стороны, судостроение формирует внутренний рынок сбыта продукции других отраслей промышленности.

В статье выделены основные современные тенденции мирового судостроения, а также основные определенные действия, которые необходимо проводить на территории Астраханской области в целях дальнейшего развития соответствующего кластера.

Ключевые слова: судостроение, конкурентоспособность, кластер.

Article urgency is caused first of all by that ship-building manufacture possesses high multiply potential. On the one hand, the market demand which is shown today to branch production, demands purposeful escalating of own scientific and technical base. On the other hand, the shipbuilding forms home market of sale of production of other industries.

In article the basic modern lines of world shipbuilding, and also the basic certain actions which are necessary for spending in territory of the Astrakhan region with a view of the further development corresponding cluster are allocated.

Keywords: shipbuilding, competitiveness, cluster.

Актуальность статьи обусловлена прежде всего тем, что судостроительное производство обладает высоким мультипликативным потенциалом. С одной стороны, рыночный спрос, который сегодня предъявляется к продукции отрасли, требует целенаправленного наращивания собственной научной и технической базы. С другой

стороны, судостроение формирует внутренний рынок сбыта продукции других отраслей промышленности. Чем больше будет спрос на материалы со стороны судостроения, тем больше будет стимулов для углубления переработки в сырьевых отраслях. Судостроение можно рассматривать как отрасль-интегратор высоких технологий и современного наукоемкого производства.

На территории Астраханской области есть потенциальные возможности для развития судостроительного кластера¹, который будет включать в себя множество фирм, работающих как один организм. Однако данная тема недостаточно изучена, так как судостроительные кластеры на территории России возникли лишь в недавнее время, и судостроение России, как и Астраханского региона, на данный момент не может конкурировать на международном рынке. В этой связи вопросы улучшения условий для развития астраханского судостроительного кластера и повышения его конкурентоспособности представляются весьма актуальными.

Обозначенная актуальность обуславливает цель статьи, которая заключается в выявлении ключевых детерминант высокого уровня развития судостроительных кластеров различных стран, для их возможного учета при повышении уровня конкурентоспособности кластера судостроения в Астраханском регионе.

В качестве теоретико-методологической основы в рамках представленного исследования был применен подход, базирующийся на определении полной «цепочки ценности»² создания конечного продукта (в данном случае конечного продукта судостроения) и последующей прорисовки «модели» судостроительного кластера, соответствующего такого рода цепочке (рис.). Анализ уровня развития тех или иных видов деятельности на основе оценки цепочки ценности и последующей прорисовки модели развитого кластера может служить как для теоретического анализа, так и для реализации практической региональной политики и, соответственно, использоваться, с одной стороны, в качестве аналитического инструмента, а с другой – в качестве технологии управления территориальным развитием.

Изучение цепочки ценности предоставляет возможность более полного понять конкурентную позицию и структурную интеграцию экономических видов деятельности на территории региона. Цепочки высоких добавленных стоимостей чаще всего формируются на территории одного региона не в рамках отдельных отраслей, а в рамках сформированных кластеров. Эффективность кластера зависит от того, насколько слаженно работают его отдельные элементы. Возникновение и дальнейшее успешное развитие кластеров определяется наличием и уровнем взаимодействия большого количества факторов. В рамках данного исследования такого рода факторы оценены на основе анализа так называемой модели «ромба», предложенной в работах профессора Гарвардской школы бизнеса М. Портера³.

¹ Кластер – группа географически локализованных взаимосвязанных компаний-производителей конечного продукта, поставщиков оборудования, комплектующих, специализированных услуг, инфраструктуры, научно-исследовательских институтов, вузов и других организаций, конкурирующих, взаимодополняющих и, что самое главное, усиливающих преимущества друг друга [1, с. 40].

² «Цепочка ценности» представляет собой полный комплекс видов деятельности, которые требуются для того, чтобы любой товар или услуга прошли все необходимые стадии производства от момента зарождения идеи (включая все возможные этапы физической трансформации) до момента поставки конечному потребителю и окончательного уничтожения после потребления. [6, с. 8]. Международный опыт показывает, что в конкурентной борьбе побеждает продукция с высокой добавленной стоимостью. В этой связи в современной конкурентной борьбе на глобальном рынке побеждают не компании или корпорации, а цепочки ценности.

³ В соответствии с данной моделью все факторы объединены в четыре группы: факторные условия; условия спроса; родственные и поддерживающие отрасли; стратегия фирмы, ее структура и конкуренты [7].



Рис. Модель судостроительного кластера

Основными задачами статьи является:

- изучение характерных особенностей, тенденций развития и структуры мирового судостроения;
- проведение сравнительного анализа лидирующих мировых судостроительных кластеров (Южная Корея, Германия) и определение их соответствия полученной модели;
- выявление основных факторов их развития на основе модели «ромба»;
- и, наконец, использование полученных выводов для оценки современного состояния судостроительного кластера в Астраханском регионе и разработка рекомендаций по его дальнейшему развитию.

Анализ мирового судостроения позволил выделить следующие характерные особенности.

1. Судостроение является материало- и энергоемкой отраслью и требует обширного кооперирования с предприятиями других отраслей. За счет этого судостроение образует вокруг себя кластер, в который входят металлургические, машиностроительные, деревообрабатывающие, химические предприятия, электростанции, порты, строительные предприятия, страховые компании. Их деятельность завязана на судостроении, причем предполагается движение огромных капиталов в этой сфере, что должно приносить доход как государству, так и частным фирмам [2].

2. С судостроением очень тесно связан и судоремонт, тоже входящий в «судостроительный» сектор экономики. При продаже судна за границу его техническое обслуживание и ремонт всегда осуществляется на заводах страны-производителя, и это приносит существенный дополнительный доход [3].

3. Современное судостроение в силу характерных особенностей отрасли (длительность циклов разработки и производства, высокая наукоемкость и капиталоемкость продукции) требует привлечения очень крупных и долгосрочных банковских кредитов. Строительство судов во всем мире ведется с использованием банковских кредитов с последующей выплатой кредита за счет получаемого от эксплуатации судна дохода. Такая система позволяет привлечь инвестиции в судостроение и, не-

смотря на большие капиталовложения, замораживаемые на длительный срок, осуществлять строительство судов. Это создает серьезные экономические риски даже для ведущих банков, что делает практически неизбежной в судостроении государственную поддержку.

4. Кроме использования особой системы кредитования строительства судов, судостроительные предприятия зарубежных государств получают от правительства прямую финансовую поддержку. Смысл поддержки судостроительной промышленности состоит в обеспечении возможности успешно конкурировать национальных верфей с верфями других стран за счет искусственно поддерживаемого низкого уровня цен на строящиеся суда. Правительственная помощь национальным отраслям судостроения осуществляется путем прямого субсидирования строительства судов; предоставления облегченных условий при кредитовании и налоговых послаблений; размещения государственных заказов на постройку гражданских судов на национальных верфях; списания долгов; предоставления финансовой помощи при модернизации и реконструкции судостроительных верфей, а также при выполнении НИОКР и т.п.

Среди основных современных тенденций мирового судостроения можно выделить следующие:

- объем мирового рынка судостроительной продукции превышает 150 млрд долларов в год, а стоимость фрахта судов, обеспечивающих перевозки грузов морем, составляет более 250 млрд долларов [4];
- три крупнейших мировых судостроительных державы: Корея, Япония и Китай – обеспечивают более 80 % объема судостроительного производства в мире [4];
- отмечается активное участие государства в развитии судостроительных кластеров различных стран;
- в настоящее время российская судостроительная промышленность не занимает сколько-нибудь значимых позиций на мировом рынке.

Рассмотренные судостроительные кластеры Южной Кореи и Германии в целом соответствуют модели развитого кластера. Основные условия их развития, проанализированные в рамках модели ромба, имеют большое количество схожих черт, среди которых можно выделить:

- благоприятное географическое положение;
- значительные вложения в НИОКР как со стороны государства, так и со стороны частного сектора;
- высокий уровень производительности;
- аккумуляцию новых технологий;
- недостаток природных ресурсов;
- наличие высокого требовательного спроса;
- высокую конкуренцию между производителями.

Среди отличительных черт условий развития корейского кластера судостроения возможно назвать следующие:

- корейская судостроительная отрасль является относительно молодой;
- развитие отрасли начиналось при существенной поддержке и контроле со стороны государства;
- возрастание доли дорогостоящих судов специального назначения – крупнотоннажных контейнеровозов и нефтетанкеров, а также газовозов. Целенаправленная специализация привела к тому, что Корея приблизилась к завоеванию статуса монопольного производителя дорогостоящих судов – в 2005 г. ее доля в этом сегменте мирового судостроительного рынка достигла 59,3 % (для сравнения: японские компании в этой нише имеют 25,3 % – почти вдвое меньше). Так, в 2005 г. Корея увеличила свою долю на рынке крупнотоннажных нефтетанкеров на 6 % – до 42,4 %, а доля ее участия в изготовлении судов для перевозки сжиженного природного газа выросла на 0,1 % и составила 71,35 % [5];
- наличие большого количества венчурных компаний, облегчающих возможность доступа к капиталу для проведения НИОКР;

- наличие соседей (Япония, Китай), активно развивающихся в сфере судостроения. Торговля в восточноазиатском регионе сильно выросла за первые годы XXI в. Ведущие страны региона (Южная Корея, Япония и Китай) стали более открыты, чем в конце XX в. Если в 1991 г. товарооборот между этими тремя странами составлял 56 млрд долларов, то в 2004 г. он превысил 324 млрд. Рост товарооборота Южной Кореи с Китаем и Японией в период с 2000 по 2004 гг. превышал рост товарооборота со всеми другими странами в два раза. В настоящее время концентрация торговли в регионе выше, чем в Евросоюзе, хотя между странами региона нет такой благоприятной для взаимных сношений, как в Европе, законодательной базы. Это послужило условием не только для развития кластера, но и создания конкурентоспособной экономики в Корее [5];

- консолидация усилий предприятий судостроения для решения возникающих проблем. Торговые ассоциации, ассоциации судостроения (KOSHIPA – Ассоциация судостроителей Кореи) организуют научные исследования, продвигают интересы компаний, способствуют сотрудничеству компаний для усовершенствования судостроительных технологий и продуктивности, организуют судостроительные комитеты, проводят обучающие программы по судостроению, публикуют отчеты судостроительных компаний в СМИ;

- повышение уровня заработной платы (вследствие усиления роли профсоюзов). В свое время, именно на дешевизну рабочей силы сделали ставку корейцы в своей конкурентной борьбе с западноевропейскими судостроителями, а сейчас это же оружие успешно использует против Кореи Китай. В настоящее время корейские компании вынуждены регулярно повышать зарплату своим сотрудникам, так как профсоюзы судостроителей самые сильные в Корее.

- зависимость от импортных комплектующих [5].

К отличительным особенностям условий функционирования кластера судостроения Германии можно отнести:

- 1) длительную историю развития кластера и, соответственно, наличие традиций и бренда;

- 2) прочные связи с банками и наличие определенной гарантии доступа к финансовым ресурсам;

- 3) ориентация производителей как на внутренний рынок, так и на экспортные рынки;

- 4) наличие большого количества родственных и поддерживающих отраслей и свободный доступ к комплектующим. На территории Германии функционирует большое количество конкурентоспособных на международном уровне предприятий черной металлургии, транспортного общего машиностроения, химической промышленности, электроники, оптики, точной механики. Прямые поставки комплектующих смежных отраслей судостроения выполняют более 400 предприятий страны на общую сумму 8 млрд евро в год. При этом одна треть комплектующих используется в Германии. Непосредственно судостроением и изготовлением морской техники занимаются 80 предприятий, в их числе 35 ведущих фирм (строят крупнотоннажные суда), 30 небольших фирм (речные суда), 15 компаний-поставщиков морского оборудования и морской техники. Однако, несмотря на наличие большого числа родственных и поддерживающих отраслей, являющихся конкурентоспособными и, тем самым, способствующих повышению конкурентоспособности судостроительного кластера в целом, можно упомянуть высокую себестоимость комплектующих, что ведет к общему удорожанию продукции судостроения [8];

- 5) высокая стоимость рабочей силы.

Оценка условий бизнес-среды для развития кластера судостроения в Астраханской области, проведенная на основе определенной выше методологии, позволила сделать определенные выводы.

С одной стороны, на территории нашего региона присутствуют некоторые элементы судостроительного кластера, а именно, судостроительные компании, занимающиеся производством корпусов и судоремонтом, ассоциация судостроителей,

порт, нефтяные и транспортные компании (являющиеся родственными судостроительному бизнесу или потребителями), в определенной мере образовательные и финансовые учреждения, связанные с деятельностью судостроительных компаний. При этом потенциал развития судостроительного кластера в Астраханской области связан:

- 1) с наличием на шельфе Каспийского моря значительных запасов нефти и растущими потребностями в морских сооружениях для разведки и добычи нефти, в танкерах для транспортировки нефти и нефтепродуктов, а также в судах вспомогательного флота;
- 2) с потенциальной потребностью обслуживающего флота для шельфа Северного Каспия: буксировщиками, спасательными судами, насыпными судами;
- 3) с развитием международного транспортного коридора «Север-Юг» и значительным увеличением объема морских грузоперевозок и флота на Каспии;
- 4) с тенденциями развития рыбной отрасли на Каспии и необходимостью пополнения рыбодобывающего флота новыми типами судов для ведения лова рыбы частичковых пород;
- 5) с развитием туристского бизнеса в Каспийском регионе, наличием в Астраханской области широких возможностей отдыха на воде и развивающимся платежеспособным спросом на яхты, прогулочные катера различного класса и небольшие круизные суда;
- 6) с ростом потребности в ремонте флота и плавучих инженерных сооружений на Каспийском море.

С другой стороны, анализ продемонстрировал, что на территории области отсутствует большая часть необходимых и важных элементов. Слабость кластера можно объяснить в большей степени низким уровнем развития бизнес-среды. В качестве примеров недостаточного развития уровня бизнес-среды можно выделить, прежде всего, полное отсутствие на территории научно-технических и технологических разработок и, соответственно, отсутствие технологичного оборудования, недостаточный уровень образованности, в том числе слабое знание иностранных языков, низкий уровень производительности, слабая конкуренция и отсутствие стратегий развития (то есть конкуренция не на основе уникальных стратегий, а стратегия на основе операционной эффективности) и т.д.

Текущее положение судостроительного производства на территории Астраханской области предопределяет необходимость определенных действий в целях дальнейшего развития соответствующего кластера, среди которых наиболее важными представляются следующие:

- судостроительным компаниям Астраханской области необходимо четко определить свою нишу на глобальном рынке и разработать уникальную стратегию;
- государственным органам и представителям бизнеса необходимо предпринять совместные действия по развитию сети родственных и поддерживающих предприятий;
- ключевым компаниям кластера, предприятиями родственных и поддерживающих отраслей, а также государству необходимо обратить особое внимание на стимулирование НИОКР;
- представителям предприятий судостроения, органов государственной власти и учебных заведений необходимо консолидировать усилия для решения существующих проблем.

Библиографический список

1. Корчагина, Н. А. Кластерная политика – технология повышения эффективности управления компаниями : монография / Н. А. Корчагина. – Астрахань : Изд. дом «Астраханский университет», 2009. – 117 с.
2. Логачов, Л. И. Мировое судостроение. Современное состояние и перспективы развития / Л. И. Логачов. – СПб. : Судостроение, 2001. – 89 с.

3. Пашин, В. М. Судостроение – проблемы и перспективы / В. М. Пашин. – СПб. : Судостроение, 2005. – 54 с.
4. Российское и мировое судостроение: состояние и перспективы / Портал машиностроения. Режим доступа: <http://www.roktes.ru/article41.shtml>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус.
5. Hassink, R. South Korea's Shipbuilding Industry: From a Couple of Cathedrals in the Desert to an Innovative Cluster / R. Hassink, D.-H. Shin // Asian Journal of Technology Innovation. – 2005. – № 13. – P. 133–155.
6. Kaplinsky, R. A Handbook for Value Chain Research / R. Kaplinsky, M. Morris. – Prepared for the IDRC, 2000. – P. 8.
7. Porter, M. E. The Competitive Advantage of Nations: With a New Introduction / M. E. Porter. – N.Y. : The Free Press, 1998. – 855 p.
8. The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of maritime sectors / Policy Research Corporation. Country report –Germany 13 November 2008. – System requirements: Adobe Acrobat Reader. Access mode: www.clusterobservatory.eu/library/100104.pdf, free access.