

Региональное развитие

УДК 334.764.47:656.611.2:312.14 (470.21)

Кластерная система обслуживания флотов как элемент развития экономики региона

© 2010 г. Т.В. Турчанинова *

Зарубежные страны с рыночной экономикой в своем эволюционном развитии прошли различные этапы организации и эффективного использования собственных промышленных предприятий. С развитием техники, технологии непременно изменялась организация, позволяющая выживать в условиях жесткой конкуренции. Изучая опыт эволюционного развития организации производства за рубежом, можно сделать вывод о том, что в России необходимо исследовать, прорабатывать и внедрять зарубежный опыт кластерного объединения промышленных предприятий.

Понятие кластера в экономическую теорию было введено Майклом Портером: «кластер – это сконцентрированные по географическому признаку группы взаимосвязанных компаний, специализированных поставщиков, поставщиков услуг, фирм в соответствующих отраслях, а также связанных с их деятельностью организаций (например, университетов, агентств по стандартизации, а также торговых объединений) в определенных областях, конкурирующих, но вместе с тем ведущих совместную работу» [1]. Термин «кластер» среди ученых-экономистов стал достаточно популярен с конца 1980-х годов и в настоящее время эффективно используется в западной рыночной экономике. Следует отметить, что кластерный подход рассматривается как самый эффективный при решении территориальных проблем.

Кластер с позиции системного подхода – это совокупность субъектов хозяйственной деятельности различных отраслей, взаимосвязанных между собой, объединенных в единую организационную структуру, элементы которой находятся во взаимозависимости и совместно функционируют для достижения определенной цели. Создание эффективной технологической цепочки между несколькими самостоятельными хозяйствующими субъектами является стратегической целью и требует определенных долгосрочных вложений, но это возможно только посредством их самоорганизации в результате взаимодействия предпосылок, сложившихся

как внутри, так и во внешней среде этих потенциальных систем.

Многие экономисты считают, что кластерное развитие экономики – это определенный инструмент бизнеса. В рыночной экономике общество формирует правила для деятельности хозяйствующих субъектов, законы, условия взаимоотношений, банковский сектор, институты поддержки, а созданный кластер действует в рамках этих правил. Кластер представляет собой организационное пространство, которое позволяет успешно развиваться крупным фирмам, малым предприятиям, поставщикам оборудования, комплектующих, специализированных услуг, объектам инфраструктуры, научно-исследовательским центрам, вузам и другим организациям. В кластере достигается синергетический эффект, так как взаимодействие конкурирующих предприятий становится взаимовыгодным. В организации кластеров преимущественно используют горизонтальные связи, специализацию, и, дополняя друг друга, компании-участники получают возможность для достижения более высоких результатов. Особенной чертой кластера является целевая предпринимательская деятельность.

Исходя из зарубежного опыта можно говорить о том, что кластер создает возможность ведения конструктивного и эффективного диалога между государством и другими объектами хозяйствующей системы. Созидательная деятельность кластерного объединения заключается в том, что участники кластера не конкурируют непосредственно между собой, а обслуживают разные сегменты отрасли. И все же следует понимать, что основную роль в создании кластеров играет региональная администрация. Для администрации регионов кластеры, во-первых, наиболее современный, удобный инструмент в промышленной политике; во-вторых, это хорошая площадка для взаимодействия с бизнесом; в-третьих, на региональные администрации возложен большой объем задач, для решения которых требуются дополнительные средства, время и знания. Кластерный подход дает эффективный инструмент для достижения основных целей: повышения доходности региона и обеспечения занятости населения [2].

Правительство Российской Федерации также рассматривает кластеры как эффективный инстру-

* К. э. н., доцент кафедры «Экономика и управление» НОУ ВПО «Мурманская академия экономики и управления».

мент развития территорий. В 2006–2008 годах была разработана кластерная политика на региональном уровне. В Программе социально-экономического развития России на среднесрочную перспективу среди приоритетов выделено «содействие формированию и развитию региональных и экономических кластеров».

В регионах России в течение 2002–2007 годов были разработаны стратегии социально-экономического развития до 2020 г. Основным механизмом решения проблем повышения конкурентоспособности страны стала разработка государственной стратегии конкурентного развития России и региональных инновационных систем, которая содержит комплекс мероприятий, реализуемых на микро-, мезо- и макроуровнях. На каждом из них кластерная политика занимает приоритетную позицию. По мнению экспертов, в качестве примеров потенциальных российских кластеров можно привести авиакосмические кластеры в Москве и Самаре, информационно-телекоммуникационный кластер в Москве, пищевые кластеры в Москве, Санкт-Петербурге и Белгородской области, судостроительный кластер и кластер приборостроения в Санкт-Петербурге, кластер микроэлектроники в Зеленограде, биотехнологический и кластер инновационно-компьютерных технологий в Томской области. В настоящее время в Санкт-Петербурге насчитывается 9 основных городских кластеров: энергетическое машиностроение, судостроение и судоремонт, пищевой, транспортный, туризм, деревообработка, программное обеспечение и информационные технологии, оптическое приборостроение, металлургия. Но самый грандиозный проект – создание кластерной организации группы высокотехнологических отраслей производства – Правительство РФ осуществляет в г. Сколково, в котором предполагается создание Силиконовой долины XXI века в России.

Правительство Мурманской области разработало проект «Стратегии социально-экономического развития Мурманской области до 2015 года», в котором формирование производственных кластеров отнесено к перспективным точкам роста и факторам инновационного развития Мурманской области. Разработчики проекта уверены, что Мурманская область располагает необходимыми условиями для создания кластеров, так как имеет ряд крупных конкурентоспособных компаний (причем конкурентных не только на национальном рынке, но и на мировом), значительный научно-технический потенциал, квалифицированную рабочую силу, развитые внешнеэкономические связи, дееспособные общественные организации и ассоциации предпринимателей. Хорошие предпосылки, по мнению разработчиков, существуют для формирования на территории области следующих кластеров: транспортно-логистический, нефтегазовый, горнохимический, горно-металлургический, рыбопромышленный, туристический [3].

Разработчики Мурманского проекта «Стратегии социально-экономического развития Мурманской

области до 2015 года» не включили в перспективное направление возможность создания судоремонтного кластера по обслуживанию судов, осуществляющих морехозяйственную деятельность в Арктике. По мнению автора, в целях повышения эффективности национальной экономики и конкурентоспособности региона необходимо не только сохранить имеющийся потенциал предприятий с мелкосерийным и единичным производством, существующих на Кольском полуострове, но и создать условия для инвестиционного развития этих предприятий.

В результате проведенного анализа было установлено, что в настоящее время на судоремонтных предприятиях Кольского полуострова, а их более шестидесяти, работают более 8000 человек. Работники этих предприятий имеют высокую квалификацию. Инженерно-технические работники (40 % от общего количества работающих) имеют высшее техническое и среднетехническое образование, 80 % рабочих получили специальное образование в профессиональных технических училищах или лицеях. В настоящее время судоремонтные предприятия загружены на 50–60 %, хотя обладают всеми техническими возможностями для производства судоремонтных работ любого океанского судна. Многие судоремонтные предприятия имеют сертифицированные свидетельства международного признания ISO-9000, признание классификационных обществ Морского Регистра судоходства России, а также зарубежных классификационных обществ, например Ллойд, Веретас. Многие судоремонтные предприятия имеют опыт проведения судоремонтных работ в зарубежных странах (Норвегия, Дания, Китай, Корея) и не только на судах отечественных судовладельцев, но и на иностранных.

Судоремонтные предприятия Кольского полуострова в своей практической деятельности зачастую взаимодействуют между собой при ремонте судов, работая по методу субконтрактинга. Такое наработанное взаимодействие может быть использовано при разработке правил, принципов, условий взаимоотношений в рамках кластерной системы обслуживания флотов (КСОФ). Из числа судоремонтных предприятий можно выделить 2–3 крупных судоремонтных предприятия (ОАО «СРЗ ММФ», ООО «МСК», ООО «А.Л.Е.К.»), которые могли бы составить ядро судоремонтного кластера.

Потребность вывода судоремонтной отрасли из кризиса и создание конкурентных преимуществ диктуется развитием Мурманского транспортного узла, его ведущим положением при освоении углеводородов шельфа Арктики и Северного морского пути. Географическая близость к месту базирования и захода флота, удобное географическое расположение судоремонтных предприятий относительно друг друга (основная масса предприятий расположена в территориальных границах порта Мурманск) дают возможность для активного их взаимодействия между собой. Для поддержки инновационной, технической, организационной составляющих, успешной работы

судоремонтного кластера в его работу, по мнению автора, необходимо привлечь высшие учебные заведения Мурманска (Мурманский государственный технический университет, Мурманская академия экономики и управления). Например, Мурманский технический университет сможет решать технические и технологические проблемы судоремонтных предприятий, входящих в судоремонтный кластер, а Мурманская академия экономики и управления поможет разобраться с вопросами по экономике и организации производства.

В настоящее время практически все малые судоремонтные предприятия создают у себя все виды ремонта, которые необходимы судовладельцу. Ни одна из компаний не надеется на своего партнера, так как в России до сих пор не научились выполнять свои обязательства. Таким образом, получается, что, создавая все направления (слесарное, механическое, электроработы, корпусное, трубопроводное), судоремонтники вкладывают финансовые ресурсы в неэффективную деятельность, снижая прибыльность предприятия в целом. Возможно, что такая ситуация не возникла бы, если бы все направления деятельности были загружены работой. Но в реальной жизни это сделать невозможно, тем более в сегодняшних условиях, поэтому без промышленной кооперации не обойтись.

Конечно, предложенную идею реализовать будет сложно, если руководители судоремонтных предприятий не поймут необходимости разработки и реализации этого предложения. По опыту других регионов России понятно, что данную работу должна возглавить областная администрация. Например, в г. Санкт-Петербурге создан «Санкт-Петербургский инновационно-технологический кластер», в Орловской области по инициативе администрации создана эффективно работающая структура «Орловская промышленная компания», успешно объединяющая интересы машиностроительных заводов.

По мнению автора, участники кластера в судоремонте создадут условия к обмену информацией, осуществлению инновационной деятельности, упрощению внедрения новых технологий. Взаимодействуя друг с другом в рамках единой цепочки создания стоимости, предприятия будут осуществлять совместную деятельность в процессе производства и поставки определенного типа продукции и услуг. В кластерном судоремонтном объединении предприятия-лидеры распространяют свое влияние и деловые связи на ближайшее окружение, и тем самым создают устойчивые связи с лучшими поставщиками и потребителями.

Все судоремонтные предприятия в составе кластера развивают взаимодействие и сближение интересов. Постепенно преодолевая разобщенность, инертность и замкнутость на своих внутренних проблемах, судоремонтники получают рост конкурентоспособности.

Кластеры в рамках региона выполняют роль точек роста внутреннего рынка и будут способствовать

продвижению предлагаемых ими услуг по ремонту судов на международные рынки. Есть надежда на то, что судоремонтный кластер станет объектом крупных капиталовложений, так необходимых судоремонту, на котором будет сосредоточено пристальное внимание правительства и местной администрации, которого не хватает судоремонтной отрасли.

Для упорядочения подхода к формированию кластеров в России Министерством экономического развития разработаны методические рекомендации (письмо от 26.12.2008 г. № 20615-АК/Д19) и направлены на содействие развитию кластерных инициатив в регионы. Данные методические рекомендации подготовлены с учетом концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 года № 1662-р, и содержат основные положения, касающиеся реализации кластерной политики в регионах России. Согласно этим методическим рекомендациям предусмотрен следующий механизм реализации финансовой поддержки при реализации кластерной политики:

1. Одним из основных механизмов финансовой поддержки реализации мероприятий по инициированию создания и организационному развитию кластеров должно стать конкурсное предоставление субсидий субъектам Российской Федерации в рамках реализации мер по государственной поддержке субъектов малого предпринимательства в соответствии с правилами, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 22 апреля 2005 года № 249.

2. В рамках проектов кластерного развития следует использовать возможность получения финансовой поддержки проектов по развитию сети центров коллективного пользования научным оборудованием, а также проектов по выполнению опытно-конструкторских и опытно-технологических работ по тематике, предлагаемой бизнес-сообществом, в рамках ФЦП «Исследование и разработки по приоритетным направлениям развития научно-технологического комплекса России на 2007–2012 годы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 17 октября 2006 года № 613.

3. В целях развития кластерных проектов могут быть использованы программы Фонда содействия развитию малых форм предприятий в научно-технической сфере, предусматривающие предоставление на конкурсной безвозмездной и безвозвратной основе субсидий по следующим направлениям:

- а) создание новых инновационных предприятий на основе успешной коммерциализации технологий;
- б) реализация инновационных проектов, выполняемых малыми инновационными предприятиями на основании разработок и при кадровой поддержке университетов Российской Федерации;
- в) осуществление НИОКР, в том числе проводимых предприятиями для освоения лицензий, при-

обретаемых ими на новые технологии и технические решения у российских вузов, академических и отраслевых институтов.

4. Софинансирование переподготовки и повышения квалификации менеджмента предприятий кластеров из бюджетных источников, в том числе средств федерального бюджета, может быть обеспечено в рамках реализации Государственного плана подготовки управленческих кадров для организаций народного хозяйства Российской Федерации в 2007/08–2012/13 учебных годах, утвержденно-го постановлением Правительства Российской Федерации от 24 марта 2007 г. №177.

5. Поддержка реализации коллективных маркетинговых проектов предприятий кластеров может быть обеспечена в рамках организации российских экспозиций на зарубежных выставках и ярмарках, частично финансируемых за счет средств федерального бюджета.

6. Важным механизмом финансирования инфраструктурных проектов развития кластеров должно стать использование средств государственных институтов развития, в том числе в порядке, предусмотренном Положением об Инвестиционном фонде Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 23 ноября 2005 г. № 694 и Меморандумом о финансовой политике государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)», утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 июля 2007 г. № 1007-р.

Таким образом, выше перечислены основные направления возможного получения финансовой поддержки кластерного объединения судоремонтных предприятий, хотя согласно методическим указаниям имеются и другие направления. А в случае повышения конкурентоспособности судоремонтных предприятий Кольского полуострова, появления отечественных и иностранных инвесторов будет возрастать значение Арктики и морехозяйственной деятельности региона Баренцева моря для национальной экономики.

Все вышесказанное подтверждает, что без участия местной, региональной администрации создать кластер невозможно, поскольку никто из судоремонтников не обладает знанием и навыками взаимоотношения с государственными структурами в целях получения финансовых субсидий для своего развития. И без технического перевооружения перспективы в судоремонте не будет. Главное в представленном проекте – это существующий в настоящее время кризис взаимоотношений и договоренностей. Но пока этой проблемы не поймут руководители судоремонтных предприятий, идея останется только идеей.

Первыми шагами кластера должны быть следующие мероприятия:

1) оценка состояния научно-технического и производственного потенциала судоремонтных и машиностроительных предприятий Кольского полуострова;

2) определение приоритетных направлений инновационного развития отдельных участников кластера;

3) проработка научно-технических составляющих приоритетных направлений инновационного развития;

4) определение направлений интеграции и специализации участников кластера;

5) разработка условий договорных обязательств и ответственности по обязательствам;

6) создание программного продукта, регулирующего взаимоотношения участников судоремонтного кластера и т.д.

Создание кластерной системы обслуживания флотов (КСОФ) позволит решать совместные проблемы инновационного развития судоремонтных предприятий [4]. Но не только вопросы технического перевооружения будут решаться в рамках кластера. Кластерная система обслуживания флотов будет направлена на достижение следующих целей:

1) повышение конкурентоспособности участников кластера за счет постепенного обновления техники, внедрения новых технологий и организации производства;

2) снижение затрат и повышение качества соответствующих наукоемких услуг за счет эффекта синергии и унификации подходов в качестве, логистике, инжиниринге, информационных технологиях;

3) обеспечение занятости работников в условиях возможного их перемещения внутри кластера, структурных изменений на крупных предприятиях и аутсорсинга;

4) консолидированное лоббирование интересов участников судоремонтного кластера в различных органах власти;

5) активное внедрение инноваций, так как судоремонтные компании будут иметь возможность обмениваться положительным опытом и снижать затраты, используя одни и те же услуги и поставщиков;

6) повышение конкурентоспособности региона будет направлено на создание условий развития национальной экономики;

7) повышение обороноспособности страны, так как появляется возможность выполнения большого объема судоремонтных работ для Северного Военно-морского флота и его подразделений.

В будущем судоремонтный кластер Кольского полуострова может стать трансграничным и выстроить свои взаимоотношения с одним из трех центров судостроения и судоремонта корпорации ОАО «ОСК», например с Северным центром судостроения и судоремонта, расположенным в г. Северодвинске Архангельской области, в который входят ФГПУ «СРЗ-35» г. Мурманск и ФГПУ «Нерпа» г. Снежногорск Мурманской области.

Понять и осознать преимущества кластерного объединения должен каждый собственник лично, так как вхождение в кластер – дело сугубо добровольное. Совершенно очевидно, что в кластере нельзя участвовать, если не будут выполняться законы, принципы построения кластера и соблюдаться дого-

воренности и взаимные обязательства. Это и будет главным условием построения кластера.

Выводы

1. Создание кластерной системы обслуживания флотов (КСОФ) позволит: укрепить предпринимательскую среду в судоремонте, создать условия экономического роста в регионе, повысить конкурентоспособность судоремонтных услуг в регионе и на международном уровне, создать условия инновационного развития судоремонтных предприятий.

2. Кластерное объединение судоремонтных предприятий будет способствовать проведению поэтапной модернизации существующей техники, технологии и организации каждого судоремонтного предприятия.

3. Судоремонтный кластер (КСОФ) будет направлен на модернизацию национальной экономики и повышение обороноспособности страны.

4. Для успешной работы судоремонтного кластера необходимо решить проблемы планирования технологических операций, обеспечения синхронизации и ритмичности, максимального использования ресурсов, планирования – как среднесрочного, так и полномасштабного.

Библиографический список

1. *Портер М.* Конкуренция. – М.: Изд. дом «Вильямс», 2005. – 495 с.

2. *Руднева П.С.* Опыт создания структурных кластеров в развитых странах // Электронный ресурс // Режим доступа: <http://journal.visu.ru>

3. Стратегические перспективы Мурманской области / Науч. ред. В.Т. Калинин. – М.: Экономика, 2009. – 318 с.

4. *Лобов Ф.М.* Оперативное управление производством. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2003. – 160 с.

УДК 332.025

Формирование системы мониторинга предприятий в промышленных зонах как инструмент управления реорганизацией производственных и промышленных зон города Москвы

© 2010 г. *Е.В. Лапковская* *

Управление развитием крупнейших городов, тем более мегаполисов – актуальная и чрезвычайно сложная задача, которая часто дополнительно осложняется тем, что мегаполисы обременены исполнением столичных функций. Столичный статус, с одной стороны, увеличивает собственно городские доходы, а с другой – порождает ряд специфических нагрузок на городскую среду. Еще одной очень важной особенностью столичных мегаполисов является их, как правило, многовековая история, что накладывает серьезные ограничения на возможности пространственного развития.

Москва – одна из столиц мира, в которых пространственная организация территории (подземного и надземного пространств) складывалась в течение нескольких столетий. При этом происходил есте-

ственный процесс адаптации пространственной организации городской территории к изменениям численности населения города, стандартов жизнеобеспечения, структуры градообразующей деятельности, национальной и глобальной роли города [1, с. 114].

В системе пространственной организации социально-экономического комплекса города Москвы особое место занимают производственные и промышленные зоны. В современной практике реорганизации действующих и формирования новых производственных и промышленных зон в Москве рассматриваются территориально-производственные образования с четкой специализацией, опирающейся на технологическую производственную кооперацию и хозяйственное взаимодействие всех предприятий и организаций на их территории, независимо от форм собственности оснащенных инфраструктурными объектами, необходимыми для нормального функционирования, включающего профильные центры научно-технического развития [2, с. 34].

* Аспирант кафедры менеджмента Московского городского университета управления Правительства Москвы.