

Рубрика 4. ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

УДК [UDC] 338.45

DOI 10.17816/transsyst2020635-22

© **В. В. Ющенко, В. Е. Храпов, Т. В. Турчанинова**

Институт экономических проблем им. Г. П. Лузина – обособленное подразделение ФГБУН Федерального исследовательского центра «Кольский научный центр Российской академии наук» (Апатиты, Россия)

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СОВРЕМЕННЫХ МЕХАНИЗМОВ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ЭЛЕМЕНТОВ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ПРИМОРСКИХ РЕГИОНОВ СЕВЕРА РОССИИ

Аннотация. Российская Федерация по своему географическому положению является морской державой, занимающей лидирующие позиции до некоторого периода времени. Все процессы, происходящие в России в переходный период к рыночной экономике, негативно сказались на морехозяйственную деятельность страны. За последние годы, Россия предпринимает серьезные усилия для возвращения лидирующих позиций морской державы. Во всех направлениях морехозяйственной деятельности, РФ осуществляет поддержку отечественных отраслей экономики с использованием современных экономических механизмов инновационного развития, с целью повышения конкурентоспособности отечественных предпринимательских структур. Одним из направлений формирования новой структуры российской экономики, является создание государственных корпораций, осуществление слияния предприятий, внедрение кластерного подхода к пространственному объединению хозяйствующих субъектов, расположенных на отдельных территориях.

Авторы в своей статье предложили использовать современные механизмы повышения эффективности элементов транспортной системы приморских регионов Севера России для предприятий с единичным и мелкосерийным производством, к которым относятся судостроительные и судоремонтные предприятия, кластеризацию - как эффективный механизм повышения конкурентоспособности, как на внутреннем, так и внешнем рынке.

В работе проведен анализ использования современных экономических механизмов, таких как: совместные предприятия и кластерный подход в судостроительной отрасли России, рассмотрено текущее состояние судоремонтных предприятий приморского региона Севера России и предложен концептуальный подход создания кластера судоремонтных предприятий Мурманской области, с целью удовлетворения потребности в судоремонтных услугах, объеме, которых возрос в последнее время во всех приморских регионах Севера России.

Ключевые слова: региональная экономика; пространственное объединение предпринимательских структур; кластеризация, судостроение и судоремонт; дедейт, экономические механизмы инновационного развития

Rubric 4. TRANSPORT ECONOMICS

© V. V. Yushchenko, V. E. Khrapov, T. V. Turchaninova

Luzin Institute for Economic Studies – Subdivision of the Federal Research Centre “Kola Science Centre of the Russian Academy of Sciences”
(Apatity, Russia)

USE OF MODERN MECHANISMS OF INCREASING EFFICIENCY OF TRANSPORT SYSTEM ELEMENTS OF THE COASTAL REGIONS IN THE NORTH RUSSIA

Annotation. The Russian Federation by its geographical position is a maritime power that had been occupying a leading position until a certain period of time. All the processes taking place in Russia during the transition period to a market economy negatively affected the country's maritime activities. In recent years, Russia has been making serious efforts to regain the leading position of a maritime power. In all the areas of maritime activities the Russian Federation provides support to domestic sectors of the economy using modern economic mechanisms for innovative development in order to increase the competitiveness of domestic business structures. One of the directions in the formation of a new structure of the Russian economy is the creation of state corporations, the merger of enterprises, the introduction of the cluster approach to the spatial integration of business entities located in separate territories.

In their article the authors suggested using modern mechanisms of increasing the efficiency of the elements of the transport system of the coastal regions in the North of Russia for enterprises with single and small-scale production, which include shipbuilding and ship repair enterprises, using clustering as an effective mechanism to increase competitiveness, both in the domestic and foreign markets.

The paper analyzes the use of modern economic mechanisms, such as joint ventures and the cluster approach in the shipbuilding industry of Russia, estimates the current state of ship repair enterprises in the coastal region of the North of Russia and proposes a conceptual approach to create a cluster of ship repair enterprises in the Murmansk region in order to satisfy the need for ship repair services, the volume of which has increased recently in all coastal regions of the North of Russia.

Key words: regional economy; spatial union of business structures; clustering, shipbuilding and ship repair; deadweight, economic mechanisms of innovative development

ВВЕДЕНИЕ

Современный этап развития экономики, характеризуется серьезным спадом, по причине пандемии COVID-19, и поиском необходимых экономических механизмов, позволяющих обеспечить быстрое восстановление экономических показателей. Причем поиск эффективных механизмов, позволяющих обеспечить конкурентоспособность товаров и услуг, ведут все страны, регионы и каждый объект предпринимательства. На их выбор, как правило, оказывает серьезное влияние наличие

регионального потенциала и объективных предпосылок, сложившихся в практике развитых стран рыночной экономики и собственного опыта социально-экономического развития.

Одним из более эффективных экономических механизмов разработанных и внедренных в 80-х годах прошлого столетия, в странах с развитой рыночной экономикой, в современной науке, признается кластеризация экономики.

Основоположником кластерной теории является американский ученый М. Портер, который считал, что «кластеры – это географическое скопление взаимосвязанных предприятий, специализирующихся на производстве продукции компаний, работающих в смежных секторах и соответствующих учреждениях, в конкретных секторах, которые конкурируют, но также сотрудничают друг с другом» [1]. Кластерной теорией, как направлением экономической науки кроме М. Портера, занимались известные зарубежные экономисты А. Маршалл, И. Шумпетер, А. Пигу, Г. Грабер и др. Среди отечественных исследователей, занимающихся данной проблемой, можно выделить труды П. Н. Овчинникова, К. Ю. Зудиной, А. А. Миграняна, Г. Р. Хасаева, И. С. Федорова и др. Авторы данной статьи в своих исследованиях тоже рассматривали вопрос создания кластеров, как экономического механизма инновационного развития региональных предпринимательских структур [2].

Кластеризация, как основа инновационной экономики, широко используется в следующих странах: Дания, Нидерланды, Бельгия, Франция, Германия, Италия, Финляндия, Венгрия, США, Канада, Индия, Китай, Япония и другие.

В последние годы и российская экономика стала активно использовать экономический механизм инновационного развития, но каждый регион РФ по-разному реализует апробированные механизмы экономического развития, обеспечивающих собственное региональное развитие. Министерство экономического развития РФ активно поддерживает данную инициативу, через созданный институт «Российскую кластерную обсерваторию». Каждый российский регион и его региональные органы власти могут обращаться в данный институт не только за консультацией, но и за разработкой комплексного регионального подхода к внедрению кластеризации [5].

Некоторые российские регионы наработали устойчивую практику, по использованию данного экономического механизма инновационного развития. Так, созданы и устойчиво работают различные кластерные объединения в следующих регионах: в Санкт-Петербурге – информационно-коммуникационных технологий, судостроительный и машиностроительный кластер; в Калуге – фармацевтика, биотехнология,

биомедицина и т.д.; в Самаре – аэрокосмический; в Архангельске – судостроительный кластер; в Уфе – нефтехимический кластер; в Новосибирске – кластер информационных технологий и другие [4].

Кластерный подход, в стратегии развития во многих регионах РФ находит свое отражение, но многие регионы подобных экономических механизмов регионального развития оставляют без внимания. Но научные исследования показывают, что созданные мощные территориальные кластеры, как правило, становятся «точкой роста» развития региональной экономики.

Опираясь на вышесказанное, можно сделать вывод, что проработка и внедрение подобного пространственного подхода для повышения эффективности региональной экономики, позволит обеспечить необходимый уровень конкурентоспособности товаров и услуг региональных предпринимательских структур, а также возможности привлечения инвестиций в региональную экономику, с учетом наличия регионального потенциала.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СОВРЕМЕННЫХ МЕХАНИЗМОВ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ С ЕДИНИЧНЫМ И МЕЛКОСЕРИЙНЫМ ПРОИЗВОДСТВОМ

Все приморские регионы Российской Федерации, в составе региональной экономики развивают морехозяйственную деятельность, которая многогранна и может выступать «локомотивом» для многих региональных предприятий. Это происходит по причине тесной взаимосвязи предприятий, осуществляющих непосредственно морскую деятельность и инфраструктурных береговых предприятий, обеспечивающих их деятельность. Правильно выстроенное взаимодействие этих, взаимозависимых предпринимательских структур, позволяет повысить эффективность региональной экономики и создать синергетический эффект от использования регионального потенциала и сотрудничества региональных предприятий.

Безусловно, приморские регионы РФ обладают схожими условиями хозяйствования, но в тоже время они обладают некоторыми специфическими характеристиками, которые формируются климатическими, территориальными и иными условиями, присущими данному региону или регионам. Например, приморские регионы Севера России, входят в Арктическую зону и обладают специфическими свойствами характерными только для нее. Так Арктическая зона производит 10 % от всего ВВП РФ, а проживает в этой зоне 1,6 % от общего населения страны.

РАН провела исследование возможного потенциала Арктической зоны и установила: 40 % золота можно добыть на данной территории; здесь находится 60 % запасов нефти; 60–90 % запасов природного газа; 100 % месторождений алмазов. Эти запасы по оценке РАН могут составлять в стоимостном выражении более 30 трлн \$.

Поэтому Российская Федерация крайне заинтересована в освоении этих запасов и в последнее время она активизировала свое присутствие и желание в освоении природных ресурсов на данной территории [5, 6].

Правительство РФ запланировало до 2025 года инвестиционные вложения из федерального бюджета на освоении Арктики – 240 млрд рублей, остальные инвестиции могут быть привлечены от частных инвесторов. Подобные финансовые ресурсы позволят создать 150 новых бизнес-проектов, для реализации которых Правительство РФ обязуется создать льготные условия хозяйствования и стимулировать условия глубокой переработки сырья. В Арктической зоне предполагается создать восемь зон опережающего роста, за которые будут соревноваться приморские регионы. Так, в Мурманской области, в г. Мурманск и Кольском районе создана зона опережающего роста «Звезда Арктики», которая должна стать привлекательной для реализации новых инвестиционных проектов. Хотя два инвестиционных проекта «Мурманский транспортный узел» и «Кольские верфи» – НОВАТЭК, станут резидентами ТОР «Звезда Арктики» по факту, но для остальных резидентов появляются привлекательные условия для инвестиций и ведения бизнеса в рамках ТОР [9].

Освоение природных ресурсов Арктической зоны, невозможно осуществить без развития необходимой транспортной инфраструктуры, где главной составляющей станет возрождение Северного морского пути. При этом основной составляющей этого проекта является наличие необходимого флота – транспортного, нефтеналивного, ледокольного и т.д. Без флота невозможно осуществлять морехозяйственную деятельность в любом приморском регионе, а флот необходимо построить, а затем поддерживать в соответствующем техническом состоянии. Поддержка технического состояния судов, которая осуществляется, как правило, в портах и базах приморских регионов. Вот и встает задача для каждого приморского региона Арктической зоны, создать привлекательные условия для размещения промышленных баз по обслуживанию судов, осуществляющих деятельность в рамках Северного морского пути, добычи живых и неживых природных ресурсов в акватории Арктики.

Как мы отметили ранее эффективную морехозяйственную деятельность невозможно осуществлять без наличия современного и эффективного флота, поэтому реализация этой задачи Правительством РФ было поручено НК «Роснефть», которая создает современную

судостроительную верфь на Дальнем Востоке в бухте Большой Камень. Многие технические решения на ССК «Звезда» впервые используются в России, но следует отметить, что в организации работ на верфи используются современные экономические механизмы инновационного развития, широко изученные и опробованные в странах с развитой рыночной экономикой.

Во времена Советского Союза судостроительная отрасль занимала ведущее место в лидерах мирового судостроения, но с распадом СССР судостроение оказалось в глубокой «депрессии». Российское судостроение применяло устаревшие технологии в производстве, нехватка всех видов ресурсов, привела к стагнации и как следствие серьезному оттоку квалифицированных кадров [7]. Правительство РФ применило «титанические» усилия по сохранению и возрождению судостроения, которые нашли отражение в формировании Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2020 года [8]. Целью данной стратегии предусматривалось создание нового инновационного, конкурентоспособного облика судостроительной промышленности, которая развивается на основе научно-технического потенциала, модернизации и технического перевооружения производственных мощностей, их оптимизации, совершенствования нормативно-правовой базы, для удовлетворения потребностей государства и бизнеса в современной инновационной продукции судостроительных верфей. В данной стратегии предусматривалось строительство пяти современных судостроительных верфей, одну из них и строят в бухте Большой Камень.

Создание и строительство судостроительной верфи ССК «Звезда», является уникальным пилотным проектом. На данной судостроительной верфи используются передовые технологические решения мирового судостроения и современные экономические механизмы инновационного развития. На современном судостроительном комплексе (ССК) «Звезда» внедряются опробованные экономические механизмы инновационного развития, такие как: использование кластерного подхода; создание совместных предприятий с мировыми лидерами по выпуску определенной продукции и систем управления; использование экономического механизма протекционистской политики со стороны региональной власти, такого как создание территории опережающего роста.

Первым резидентом ТОР «Большой Камень» стала ССК «Звезда», а для всех участников-инвесторов создания уникальной судостроительной верфи, предоставлены различные льготы и преференции, как резидентам ТОР. На ССК «Звезда» созданы технические возможности, соответствующие мировым стандартам. Построен тяжелый открытый достроечный стапель, который самый большой в мире и крупнейший в России. Тяжелый достроечный стапель – это сложное инженерное

сооружение, состоящее из 3-х стапельных дорожек с уникальной самоходной судно-транспортной системой. Стапели оборудованы: 4-мя порталными кранами грузоподъемностью 100 т каждый, 2-мя кранами козлового типа грузоподъемностью 320 т каждый и краном «Голиаф» – его грузоподъемность 1200 т, высота 139 м (42 этажа), имеющего поперечную балку длиной 230 м.

В рамках созданного ТЕР «Большой Камень» предприятия-смежники строят производственные цеха. Параллельно ведется строительство первых российских танкеров нового поколения класса «Афрамекс»: первый танкер «Владимир Мономах» уже спущен на воду, три танкера в процессе сборки на тяжелом достроечном стапеле, резка металла на пятый танкер закончилось в феврале 2020 года.

В настоящее время в портфеле заказов ССК «Звезда» 12 подобных танкеров. Данный танкер имеет следующие характеристики: длина – 250 м, ширина – 44 м, дедвейт – 114 тыс. т, скорость – 14,6 узлов, ледовый класс – ICE-1A, данное судно может эксплуатироваться во льдах толщиной до 50 см. По словам главного исполнительного директора ПАО НК «Роснефть» И. Сечина: «В настоящее время на ССК «Звезда» заключено 157 контрактов на строительство морской техники на сумму 46 млрд руб.» [9]. Все операции технологических процессов строительства блок секций судна будут автоматизированы.

На ССК «Звезда» внедрены: высокоточные методы разметки стальных листов, резки и сварки заготовок, включая лазерные; современные технологии контроля и проверочных работ на основе бесконтактных измерений; использование 3D-моделирование и многое другое. Даже управление кранами типа «Голиаф» разработана с учетом внедрения интеллектуальной системой управления с учетом влияния внешних факторов и будет ограничиваться наличием одного оператора.

На судостроительном комплексе ССК «Звезда» будут устранены многие недостатки, присущие российскому судостроению [20]. Параллельно со строительством производственных цехов, предприятие ведет активную работу по набору и подготовки кадров для ССК «Звезда».

При проектировании системы управления данной судостроительной верфью использовался накопленный зарубежный опыт и отечественная практика, создание экономических механизмов пространственного взаимодействия всех предпринимательских структур, расположенных на территории опережающего развития.

В Российской Федерации накоплен опыт пространственного объединения предпринимательских структур в рамках судостроительного кластера, в Архангельской области и г. Санкт-Петербург. Рассмотрим практику функционирования кластера атомного судостроения в Архангельской области, который был создан в 2011 году и стал, по

утверждению экспертов, ключевым драйвером развития отечественной экономики и реализации программ импорто-замещения. В настоящее время, численность Архангельского судостроительного кластера составляет более шести тысяч человек и это второй показатель среди российских кластеров. Производительность труда в сравнении с началом деятельности кластера выросла в 1,5 раза, а объем выпускаемой продукции вырос в 1,7 раза. По оценке рейтинговых агентств Архангельская область по показателям инновационной деятельности переместилась с 55-го места на 38-ое [10, 11, 12, 13, 14, 15]. Данные результаты оправдывают цель создания кластера – повышение конкурентоспособности и экономического потенциала судостроительной отрасли РФ. Поэтому на ССК «Звезда» был принят кластерный подход в управлении предприятием и создан судостроительный кластер.

Учредителями созданного судостроительного кластера ССК «Звезда» являются консорциум АО «Роснефтегаз» и ПАО «Газпромбанк». В основу эффективной системы управления вновь созданного судостроительного комплекса, положен механизм пространственного взаимодействия различных субъектов управления в рамках кластерной производственной системы, адаптированного на российских судостроительных вервях и отработанного во многих странах рыночной экономики.

Судостроительный кластер ССК «Звезда» стал ядром кластера для многих инфраструктурных предприятий различных отраслей народного хозяйства, таких как электротехническая, машиностроительная, химическая, металлургическая и т.д.

Производственная программа в металлургической отрасли предполагает до 2035 года строительство 178 единиц судов и морской техники различных типов, необходимо обеспечить бесперебойное снабжение судостроительной верфи различным прокатом. Поэтому, главный исполнительный директор ПАО «НК «Роснефть»» И. И. Сечин, заявил о строительстве металлургического комбината в территориальной близости от ССК «Звезда». Причем в подобном варианте снабжения металлопрокатом верфи, можно решить вопрос увеличения размера стального листа, для снижения затрат на сварку, как это делают в Китае [11].

При таком масштабе производства, многие эксперты считают, что ССК «Звезда» может стать альтернативой «ОСК», но это не верно, так как ССК «Звезда» входит в состав Дальневосточного центра судостроения и судоремонта «ОСК». Учредителями консорциума ССК «Звезда» являются АО «Роснефтегаз», ПАО «НК «Роснефть»» и АО «Газпромбанк». Каждый из участников консорциума ответственен за свой участок, так ПАО «НК «Роснефть»» заказало 25 судов из них: 10 танкеров «Афрамекс» дедвейтом 114 тыс. т; 10 арктических танкеров челноков дедвейтом 42 тыс. т; 1 накер

челнок 69 тыс. т; 4 многофункциональных судна снабжения ледового класса. Все эти суда работают на различных видах топлива, тем более газомоторном, что позволяет их эксплуатировать у берегов Европы.

Кроме кластерного подхода на ССК «Звезда» реализуется современный инновационный экономический механизм – совместные предприятия. Без создания совместных предприятий невозможно обеспечить конкурентоспособность отечественного судостроения, ведь не только важны современные технологии и оборудование, но и опыт, которого зачастую нет у российских судостроительных верфей.

Поэтому для строительства нефтеналивных судов ледового класса создано совместное предприятие между ССК «Звезда» и нидерландской компанией Damen. Для управления проектами на верфи создано СП между корейской компанией Samsung Heavy Industries Co LTD и ССК «Звезда». Для разработки и внедрения новых технических решений в судостроении создано СП между дочкой ПАО «НК «Роснефть» - АО «Роснефтефлот» и дочкой китайской компании Chem China Marine Chemical Research Institute Co LTD. Данное совместное предприятие будет проводить испытание специального покрытия корпусов судов в ледовых условиях. Разработкой проектной и технической документацией занимается СП «Звезда-Хендэ», созданное ССК «Звезда», Hyundai Samho Heavy Industries Co LTD и ЦКБ «Лазурит». Французская инжиниринговая компания Gaztransport&I Technigaz (GTT) проверяет ССК «Звезда» на предмет возможности получения лицензии на строительство судов-газовозов. Для строительства винто-рулевых комплексов и винто-рулевых колонок создано СП между «General Electric» и ООО «Завод ВРК Сапфир». Процесс создания совместных предприятий на ССК «Звезда» продолжается.

Использование кластерного подхода в управлении и института совместных предприятий позволит: внедрять новые передовые технологии; снизить транзакционные издержки; приобрести незаменимый опыт и компетенции в гражданском судостроении; обеспечить конкурентоспособной продукцией судостроительную отрасль.

Следует отметить, что российское судостроение в целом, обретает новое «дыхание», так восстановлено речное судостроение в Карелии на «Онежском судостроительном заводе», восстанавливается речное судостроение в Якутии, ЯНАО, Тюмени. А в г. Астрахань и г. Нижний Новгород на ПАО «Красное Сормово» и ОАО «Лотос» почти построено новое круизное судно PV-300, чего давно уже не было в России. Восстанавливается и судостроение рыбопромысловых судов в г. Ярославль и г. Выборг, в настоящее время российские рыбаки заказали более 50-ти судов на отечественных верфях.

Подобные результаты можно было достичь благодаря: государственной поддержке отрасли; развитию научных исследований в

отрасли; использованию современных экономических механизмов инновационного развития; созданию судов нового поколения, обладающих более совершенными характеристиками; техническому перевооружению судостроительных предприятий [16, 17, 18].

Но современное морское судно, при осуществлении морехозяйственной деятельности, должно проходить циклические работы по техническому обслуживанию и ремонту, как правило, в рамках судоремонтных предприятий или баз стоянки судов. Поэтому для эффективной эксплуатации судна, нужно иметь надежного партнера в виде судоремонтного предприятия.

ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ СУДОРЕМОНТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ПРИМОРСКОГО РЕГИОНА В РАМКАХ СУДОРЕМОНТНОГО КЛАСТЕРА

Судоремонтные предприятия, как и судостроительные, относятся к машиностроительным предприятиям с единичным и мелкосерийным производством, поэтому на практике судоремонтные предприятия должны уметь ремонтировать все то, что создали и построили судостроители. И, наверное, было бы правильно рассматривать судостроительные и судоремонтные предприятия в рамках единого комплекса, как это делается на ОАО «Объединенная судостроительная корпорация».

Вспоминая наследие плановой экономики, мы видели отраслевые судоремонтные предприятия, работающие на нужды определенных отраслей: рыбной, морской, нефтегазовой и т.д. Переходный период к рыночной экономике, был периодом уничтожения действующих судоремонтных индустриальных гигантов, практически во всех приморских регионах России. Например, в Мурманской области обанкротились ОАО «Мурманская судоверфь» и ОАО «Мурманский морской судоремонтный завод», которые в период плановой экономики были флагманами судоремонта в своих отраслях.

Мы в своих исследованиях не раз давали характеристику существующим судоремонтным предприятиям Мурманской области, как ярким представителям российских приморских регионов, в которых существуют одинаковые проблемы в данном секторе экономики [2, 4, 9, 23]. И если судоремонтные предприятия Мурманской области, входящие в ОАО «ОСК», а это филиал «СРЗ-35» и филиал СРЗ «Нерпа» АО «ЦС «Звездочка»; ФГУП «Атомфлот», входящий структурным подразделением в Госкорпорацию «Росатом», могут определять собственное инновационное развитие в рамках своих головных организационных структур, то самая большая, по количеству, часть Мурманских судоремонтных предприятий, это частные судоремонтные предприятия, не

могут определить собственное инновационное развитие по многим причинам [2]. Поэтому, для частных судоремонтных предприятий, работающих на рынке Мурманской области, мы предлагаем сформировать инновационный подход к их развитию, что непременно обеспечит их конкурентоспособность на судоремонтном рынке.

Проведенное нами исследование на частных судоремонтных предприятиях Мурманской области, а их в регионе на 2019 год 56 единиц, по сведениям Мурманского филиала Российского морского регистра судоходства, позволяет нам выявить основные проблемы для их дальнейшего развития:

- неопределенность поведения рынка судоремонтных услуг в Мурманском регионе;
- отсутствие ясной государственной политики и региональной власти, в вопросах сохранения отечественных судоремонтных предприятий в регионе;
- существующая практика использования регионального потенциала (живые и неживые природные ресурсы) не стимулируют развитие региональных предпринимательских структур;
- отсутствие доковых мощностей в Мурманском регионе для проведения докового ремонта морских судов, как следствие низкая загрузка (40–60 %) производственных мощностей действующих судоремонтных предприятий;
- снижение престижности судоремонтных профессий, как следствие недостаток квалифицированных специалистов данного направления;
- высокая налоговая нагрузка и высокие процентные ставки на кредитные ресурсы и т.д.

Данные проблемы не позволяют определить стратегическое направление инновационного развития не только действующим судоремонтным предприятиям, но и потенциальным инвесторам, которые могли бы прийти на этот рынок. В то же время, потребность в судоремонтных и сервисных услугах с каждым годом будет возрастать, по причине строительства морских судов для эксплуатации на трассах Северного морского пути, а также «возрождения» значения порта Мурманск для РФ, как перегрузочного «хаба».

Значение незамерзающего порта Мурманска возрастает в разы, так как кроме действующего АО «Мурманский морской торговый порт» и АО «Мурманский морской рыбный порт», появляются новые портовые сооружения – это «Мурманский перегрузочный комплекс» и ООО «Угольный терминал «Лавна», ООО «Морской терминал Тулома» и ООО «Порт Лиинахамари» и т.д.. Но кроме портовых мощностей создаются производственные мощности крупноблочного морского судостроения

«НОВАТЭК-Мурманск» и перегрузочного терминала «хаб» сжиженного газа.

Все инновационные проекты региональной экономики Мурманской области, связаны в рамках морехозяйственной деятельности, являющейся ведущим сектором экономики приморского региона. Поэтому, очень важно развивать и создавать конкурентоспособные береговые инфраструктурные предприятия, обеспечивающие морскую деятельность. Одним из важнейших шагов по созданию условий инвестиционной привлекательности Мурманского региона, по нашему мнению, является регистрация территории опережающего роста «Столица Арктики», резидентами которой станут вышеперечисленные проекты и множество других проектов, реализуемых на территории г. Мурманск и Кольского административного района Мурманской области.

Проводимое исследование на судоремонтных предприятиях и опрос многих руководителей частных судоремонтных предприятий, позволяют нам сделать вывод, что все опрошенные ждут перемен в судоремонтном секторе региональной экономики и очень надеются на изменение отношений к данному сектору экономики со стороны региональной власти. Многие из них не исключают объединение судоремонтных предприятий на определенных условиях. Поэтому, опираясь на данные суждения, авторы предлагают проработать вопрос использования современного экономического механизма – кластерного подхода к инновационному развитию судоремонтного сектора экономики Мурманской области. Данное утверждение мы можем сделать, опираясь на объективные предпосылки, сложившиеся в Мурманской области, как приморском регионе РФ (Рис.).

Разработка и реализация пилотного проекта по созданию судоремонтного кластера в Мурманской области, сложная задача, но его реализация, через организационные преобразования, которые, по мнению экспертов, не являются дорогостоящими по затратам, обеспечат инновационное развитие судоремонтных предприятий. В рамках судоремонтного кластера: возможно оптимизировать использование собственных ресурсов каждого судоремонтного предприятия; включить положительный синергетический эффект от координирующих взаимодействий предпринимательских структур, как элементов сложившейся производственной системы; значительно повысить конкурентоспособность каждого участника (бизнес-единицы); повысить капитализацию каждого участника пространственного объединения; выйти на новый уровень значимости судоремонтного комплекса для региональной экономики.

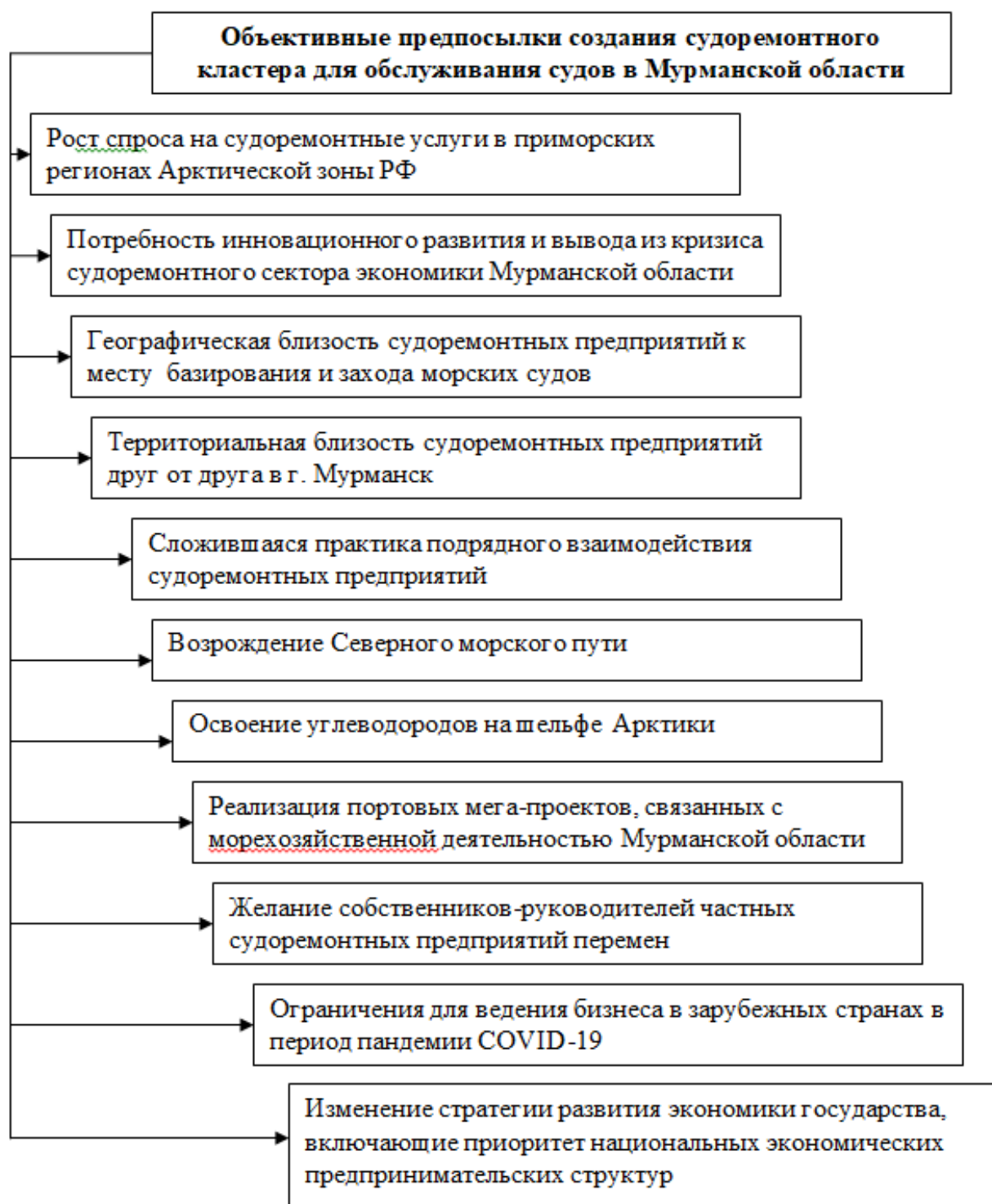


Рис. Объективные предпосылки создания судоремонтного кластера

Интеграция судоремонтных предприятия в рамках судоремонтного кластера, при обеспечении морской деятельности в рамках морехозяйственной деятельности приморского региона позволит:

- создать уверенность и определенность потребности инновационного развития судоремонтных предприятий, как элемента морехозяйственной деятельности;
- укрепить предпринимательскую среду в судоремонте и повысить эффективность всех видов ресурсов, имеемых у судоремонтных предприятий;
- внедрение современного экономического механизма, позволит создать «точку роста» в региональной экономике;
- судоремонтный кластер и его взаимодействие со всеми участниками морехозяйственной деятельности, позволит провести поэтапную модернизацию оборудования и технологических процессов, используемых на судоремонтных предприятиях;
- пространственное объединение в форме кластера, создаст условия совершенствования системы управления судоремонтными предприятиями, что будет способствовать внедрению цифровизации в национальную экономику;
- создаст условия для повышения привлекательности профессии судоремонтника на новом уровне и будет способствовать внедрению технологии непрерывного обучения и переподготовки специалистов в рамках региональных обучающих центров (лицей, колледж, вуз) и собственно самих судоремонтных предприятий;
- увеличение загрузки судоремонтных предприятий позволит повысить производительность труда и обеспечить рост заработной платы;
- обеспечит увеличение налоговых отчислений в бюджеты различных уровней, повысить эффективность региональной экономики и ее устойчивость;
- повысит конкурентоспособность каждого судоремонтного предприятия в рамках судоремонтного кластера;
- осуществить внедрение современных экономических механизмов инновационного развития в национальной экономике и повысить обороноспособность страны.

В рамках кластерного объединения судоремонтные предприятия сохраняют свою самостоятельность, но у них появляется возможность решать многие проблемы совместно. Опыта разработки и внедрения кластерного подхода в судоремонте, нам до настоящего времени не известно, поэтому предстоит трудная и не простая работа по реализации данной концепции.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В современных условиях создание конкурентоспособности предпринимательских структур, смещается к использованию регионального потенциала, который складывается из географически сконцентрированных комплексов ресурсных отраслей. Данные комплексы приобретают статус ведущих секторов региональной экономики, а предприятия ведущих секторов региональной экономики, формируют вокруг себя пространственное объединение инфраструктурных региональных предприятий, обслуживающих их деятельность. От качества построения их пространственного взаимодействия зависит эффективность региональной экономики, поэтому перед региональными органами власти стоит задача, построения собственной стратегии, позволяющей получить максимальный результат от использования регионального потенциала с использованием современных экономических механизмов инновационного развития.

Приморские регионы Севера России, с целью повышения эффективности региональной экономики должны особое внимание уделять морехозяйственной деятельности, в рамках которой морская составляющая способна выступить «локомотивом» в развитии береговых инфраструктурных предприятий, обслуживающих морскую деятельность, что приведет к повышению эффективности региональной экономики и созданию серьезного регионального потенциала.

Авторы заявляют, что:

1. У них нет конфликта интересов;
2. Настоящая статья не содержит каких-либо исследований с участием людей в качестве объектов исследований.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК / References

1. Портер М. Международная конкуренция / под.ред. В.Д. Щетинина. – М.: Международные отношения, 1993. – 199 с. [Porter M. *Mezhdunarodnaja konkurencija*. Shhetinina VD., editor. Moscow: Mezhdunarodnye otnoshenija; 1993. 199 p. (In Russ.)].
2. Храпов В.Е., Турчанинова Т.В. Механизмы пространственного взаимодействия предприятий с единичным и мелкосерийным производством в приморском регионе (монография). – Апатиты: КНЦ РАН, 2015. – 105 с. [Hrapov VE, Turchaninova TV. *Mechanisms of Spatial Interaction of Coastal Region Enterprises With Single and Small Batch Production*. Apatity: KNC RAN; 2015. 105 p. (In Russ.)]. Доступно по: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=23426663>. Ссылка активна на: 21.06.2020.

3. Российская кластерная обсерватория. [Rossijskaja klasternejaja observatorija. [Internet]. (In Russ.)]. Доступно по: <http://cluster.hse.ru>. Ссылка активна на 22.06.2020.
4. Арестов К.В. Исследование роли региональных инновационных кластеров в развитии экономики регионов России // Экономика и предпринимательство. – 2018. – № 9. – С. 421–425. [Arestov KV. Research of the role of regional innovation clusters in the development of the economy of Russian region. *Journal of Economy and entrepreneurship*. 2018.(9):421-425. (In Russ.)]. Доступно по: <https://elibrary.ru/item.asp?id=36854744>. Ссылка активна на: 22.06.2020.
5. Макурин А. Лед тронулся. Зачем Россия вкладывается в Арктику? // Аргументы и факты. – 12 декабря, 2018. – Т. 1987. – № 50. [Makurin A. Led tronulsja. Zachem Rossija vkladyvaetsja v Arktiku? *Argumenty i fakty*. 2018;1987(50). (In Russ.)].
6. Корчак Е.А., Серова Н.А. Полярные взгляды на Заполярье: арктическая политика России и зарубежных стран // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. – 2019. – Т. 12. – № 5. – С. 145–159. [Korchak E.A., Serova N.A. Polar Views on the Arctic: Arctic Policies of Russia and Circumpolar Countries. *Outlines of global transformations: politics, economics, law*. 2019;12(5):145-159. (In Russ.)]. doi: 10.23932/2542-0240-2019-12-5-145-159
7. Александров В.Л., Перельгин А.В., Соколов В.Ф. Судостроительное предприятие в условиях рынка: проблемы адаптации и развития. Под ред. В.Л.Александрова. СПб: Судостроение. 2003. – 423 с. [Aleksandrov VL, Perelygin AV, Sokolov VF. *Sudostroitel'noe predpriyatie v uslovijah rynka: problemy adaptacii i razvitija*. Aleksandrova VL, editor. St. Petersburg: Sudostroenie; 2003. 423 p. (In Russ.)]. Доступно по: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=19747528>. Ссылка активна на 22.06.2020.
8. Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу. Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/902071488>. Ссылка активна на: 22.06.2020. [Strategija razvitija sudostroitel'noj promyshlennosti na period do 2020 goda i na dal'nejshuju perspektivu. Available from: <http://docs.cntd.ru/document/902071488>. (In Russ.)].
9. Владимир Путин принял участие в церемонии начала строительства самого крупного сухого дока в России. [Vladimir Putin prinjal uchastie v ceremonii nachala stroitel'stva samogo krupnogo suhogo doka v Rossii. [Internet]. (In Russ.)]. Доступно по: <http://www.sskzvezda.ru/index.php/ru/8-news/165-vladimir-putin-prinyal-uchastie-v-tseremonii-nachala-stroitel'stva-samogo-krupnogo-sukhogo-doka-v-rossii>. Ссылка активна на 22.06.2020.
10. Проект развития Архангельского судостроительного кластера поддержали на федеральном уровне. Электронный ресурс и-Маш. [Proekt razvitija Arhangel'skogo sudostroitel'nogo klastera podderzhali na federal'nom urovne. [Internet]. (In Russ.)]. Доступно по: http://www/i-mash.ru/news/nov_otrsl/84887-proekt-razvitija-akhangel'skogo-sudostroitel'nogo.html. Ссылка активна на: 16.06.2017.
11. Архангельская область улучшила показатели инновационной деятельности. Сетевое издание «DVINANEWS». [Arkhangel'skaya oblast' uluchshila pokazateli innovatsionnoi deyatel'nosti. *DVINANEWS*. [Internet]. (In Russ.)]. Доступно по: <http://dvinanews.ru/-7ysh4vyp>. Ссылка активна на: 23.06.2020.
12. Официальный сайт центра кластерного развития мурманской области. [Ofitsialnyi sait tsentra klaster'nogo razvitiya murmanskoj oblasti. [Internet]. (In Russ.)]. Доступно по: <http://murmancluster.ru/partner.html>. Ссылка активна на: 23.06.2020.

13. Судостроительный инновационный территориальный кластер Архангельской области. [Sudostroitel'nyi innovatsionnyi territorial'nyi klaster Arkhangel'skoi oblasti. [Internet]. (In Russ.). Доступно по: <https://www.gisip.ru/#!ru/clusters/9/>. Ссылка активна на: 23.06.2020.
14. Об утверждении программы развития судостроительного инновационного территориального кластера Архангельской области на 2014-2017 годы (с изменениями на 16 мая 2017г). [Ob utverzhdenii programmy razvitiya sudostroitel'nogo innovatsionnogo territorial'nogo klastera Arkhangel'skoi oblasti na 2014-2017 gody (s izmeneniyami na 16 maya 2017g). (In Russ.). Доступно по: <http://docs.cntd.ru/document/462610136>. Ссылка активна на: 22.06.2020.
15. Краткая информация по судостроительному инновационному территориальному кластеру Архангельской области. (выдержки из Программы развития). [Kratkaya informatsiya po sudostroitel'nyi innovatsionnomu territorial'nomu klasteru Arkhangel'skoi oblasti. (vyderzhki iz Programmy razvitiya). [Internet]. (In Russ.). Доступно по: <https://cluster.hse.ru/>. Ссылка активна на 23.06.2020.
16. Зудинова К.Ю. Перспективы развития судостроительной отрасли РФ: кластерный подход или совершенствование отдельных предприятий // Экономика вчера, сегодня, завтра. – 2016. – № 8 С. 110-121. [Zudinova KY. The prospects of Russian shipbuilding industry's development: the cluster approach or the improvement of individual enterprises. *Economics: Yesterday, Today and Tomorrow*. 2016;(8):110-121. (In Russ.). Доступно по: <http://publishing-vak.ru/file/archive-economy-2016-8/10-zudinova.pdf>. Ссылка активна на 23.06.2020.
17. Логачев С.И., Чугунов В.В. Мировое судостроение: современное состояние и перспективы развития. – СПб: Судостроение, 2015. – 312 с. [Logachev SI, Chugunov VV. *Mirovoe sudostroenie: sovremennoe sostoyanie i perspektivy razvitiya*. St. Petersburg: Sudostroenie; 2015. p. 312. (In Russ.)].
18. Меньшенина И.Г., Капустина Л.М. Кластерообразование в региональной экономике. – Екатеринбург: издательство Уральского государственного экономического университета. – 2008. – 154 с. [Menshenina IG, Kapustina LM. *Clustering in regional economy*. Ekaterinburg: izdatel'stvo Ural'skogo gosudarstvennogo ekonomicheskogo unifersiteta; 2008. 154 p. (In Russ.)]. Доступно по: <https://elibrary.ru/item.asp?id=21720683>. Ссылка активна на 23.06.2020.
19. Храпов В.Е. Рыбные ресурсы и межотраслевые региональные комплексы. – СПб: Наука, 2005. – 221 с. [Khrapov VE. *Rybnye resursy i mezhotraslevye regional'nye komplekсы*. St. Petersburg: Nauka; 2005. 221 p. (In Russ.)].

Сведения об авторах:

Ющенко Вячеслав Васильевич, аспирант;

eLibrary SPIN: 1212-9307; ORCID: 0000-0002-6982-1910; Scopus ID: 57210914630;

E-mail: v.yushchenko.arctic@gmail.com, yushenkovv@eurosib.biz

Храпов Владимир Евгеньевич, д.э.н., доцент;

eLibrary SPIN: 4562-5595; ORCID: 0000-0002-1982-7724; Scopus ID: 57206731069;

E-mail: Khrapov00@mail.ru

Турчанинова Татьяна Владимировна, к.э.н, доцент
eLibrary SPIN: 2320-8826; ORCID: 0000-0002-9770-5095;
E-mail: tatyana_0401@mail.ru

Information about the authors:

Viacheslav V. Yushchenko, postgraduate student;
eLibrary SPIN: 1212-9307; ORCID: 0000-0002-6982-1910; Scopus ID: 57210914630;
E-mail: v.yushchenko.arctic@gmail.com, yushenkovv@eurosib.biz

Vladimir E. Khrapov, Associated Professor, Doctor of Economics;
eLibrary SPIN: 4562-5595; ORCID: 0000-0002-1982-7724; Scopus ID: 57206731069;
E-mail: Khrapov00@mail.ru

Tatyana V. Turchaninova, Associated Professor, Candidate of Economics;
eLibrary SPIN: 2320-8826; ORCID: 0000-0002-9770-5095;
E-mail: tatyana_0401@mail.ru

Цитировать:

Ющенко В.В., Храпов В.Е., Турчанинова Т.В. Использование современных механизмов повышения эффективности элементов транспортной системы приморских регионов Севера России // Транспортные системы и технологии. – 2020. – Т. 6. – № 3. – С. 5–22. doi: 10.17816/transsyst2020635-22

To cite this article:

Yushchenko VV, Khrapov VE, Turchaninova TV. Use of Modern Mechanisms of Increasing Efficiency of Transport System Elements of the Coastal Regions in the North Russia. *Transportation Systems and Technology*. 2020;6(3):5-22. doi: 10.17816/transsyst2020635-22