

УДК 332.1

## СОЗДАНИЕ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО СУДОСТРОИТЕЛЬНОГО КЛАСТЕРА В КОНТЕКСТЕ КЛАСТЕРНО-СЕТЕВОЙ ПАРАДИГМЫ

© 2018

**Корнач Евгений Викторович**, магистрант кафедры экономики и  
управления

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса  
(690014, Россия, Владивосток, Гоголя, 41, e-mail:  
[evgeny.kornach@akzonobel.com](mailto:evgeny.kornach@akzonobel.com)*

**Масюк Наталья Николаевна**, доктор экономических наук, профессор,  
профессор кафедры экономики и управления

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса  
(690014, Россия, Владивосток, Гоголя, 41,  
e-mail: [masyukn@gmail.com](mailto:masyukn@gmail.com))*

**Бушуева Марина Александровна**, кандидат экономических наук, доцент,  
доцент кафедры экономики, *Российский экономический университет им. Г.В.  
Плеханова, филиал в Иваново (153004, Россия, Иваново, Дзержинского, 53,  
e-mail: [bushuev@dsn.ru](mailto:bushuev@dsn.ru))*

**Аннотация.** Развитие региональных экономик в настоящее время определяется процессами глобализации и интернационализации. При этом кластеризация и сетевизация бизнес-структур являются современными трендами, обеспечивающими экономический рост за счет повышения производительности на основе стратегического сотрудничества. Идея о том, что концентрация промышленности за счет кластеризации и создания сетей может обеспечить достаточно высокую прибыль, лежит в основе стратегий многих регионов. В данной статье описана реальная ситуация, связанная с созданием судостроительного кластера на Дальнем Востоке России. Дальний Восток России, и, в первую очередь, Приморский край имеет достаточно высокий потенциал кластеризации, развиваются рыбный, туристический и ряд других кластеров. Одним из самых молодых является судостроительный кластер, ядром которого является завод «Звезда». Дальневосточный судостроительный кластер развивается по сетевому типу, поскольку, наряду с отечественными предприятиями, в него войдут стратегические партнеры из Китая, Южной Кореи, Японии, а также некоторых других стран АТР. Сетевой партнерское взаимодействие позволит участникам кластера эффективно сотрудничать на различных этапах производства и реализации судов, а также их эффективной эксплуатации.

**Ключевые слова:** кластер, судостроение, Дальний Восток, кластеризация, сетевизация.

# CREATION OF FAR EASTERN SHIPBUILDING CLUSTER IN THE CONTEXT OF THE CLUSTER-NETWORK PARADIGM

© 2018

**Kornach Evgenii Victorovich**, master student of Economic and Management  
Department

*Vladivostok State University of Economics and Service (690014, Russia,  
Vladivostok, Gogol str, 41,  
e-mail: [evgeny.kornach@akzonobel.com](mailto:evgeny.kornach@akzonobel.com))*

**Masyuk Natalya Nikolaevna**, Doctor of Economics, Professor, Professor of  
Economic and Management Department

*Vladivostok State University of Economics and Service (690014, Russia,  
Vladivostok, Gogol str., 41,  
e-mail: [masyukn@gmail.com](mailto:masyukn@gmail.com))*

**Bushueva Marina Aleksandrovna**, Candidate of Economical Science, Associate  
Professor, Associate Professor of Economics Department

*Russian Economic University by G.V. Plekhanova, branch in Ivanovo (153004,  
Ivanovo, Dzerzhinsky str., 53, e-mail: [bushuev@dsn.ru](mailto:bushuev@dsn.ru))*

**Abstract.** The development of regional economies is currently determined by the processes of globalization and internationalization. At the same time, clustering and networkization of business structures are modern trends that ensure economic growth by increasing productivity based on strategic cooperation. The idea that the concentration of industry through clustering and networking can provide quite high profits, lies at the heart of the strategies of many regions. This article describes the real situation associated with the creation of a shipbuilding cluster in the Far East of Russia. The Far East of Russia, and, in the first place, the Primorsky Region, has a rather high clustering potential; fish, tourism and a number of other clusters are developing. One of the youngest is the shipbuilding cluster, the core of which is the factory "Star". The Far Eastern shipbuilding cluster is developing along a network type, because, along with domestic enterprises, it will include strategic partners from China, South Korea, Japan, and also some other countries of the Asia-Pacific Region. Network partnerships will enable cluster members to effectively collaborate at various stages of the production and sale of vessels, as well as their effective operation.

**Keywords:** cluster, shipbuilding, the Far East, clustering, networking.

*Постановка проблемы в общем виде и ее связь с важными научными и практическими задачами.* Отраслевые кластеры и сети получили значительное внимание как политиков, так и ученых как альтернативная и предположительно превосходящая форма организации хозяйствующих субъектов с точки зрения рынков и иерархий. Идея сети является особенно привлекательной как средство, с помощью которого малые и средние фирмы могут сотрудничать, чтобы конкурировать более эффективно на глобальном рынке. Предпосылка

заключается в том, что кластеризация и создание сетей среди небольших фирм обеспечивают их синергетический эффект.

Концепция промышленного кластера Портера (1990) обеспечила основу для создания сетевых инициатив в более десятка развитых стран для стимулирования экономического роста и поддержания динамизма среди малых и средних предприятий (МСП) [1]. Основанная на понятии, что существует связь между географической концентрацией промышленности и международной конкурентоспособностью, промышленная кластеризация лежит в основе формирования стратегических форм сотрудничества, таких как «жесткие» и «мягкие» бизнес-сети, которые сосредоточены на построении связей, способствующих росту мировой конкуренции в международном бизнесе.

В литературе представлены многочисленные примеры отраслевых кластеров и сетей, которые составляют ядро кластерно-сетевой парадигмы. Большая часть исследований была сосредоточена на европейских промышленных районах, которые являлись «естественными» кластерами, возникшими как агломерации». Это зрелые кластеры, которые эволюционировали из исторических скоплений однородных предприятий, которые глубоко укоренены в традиционном, институциональном и культурном контексте их географических местоположений, а не через официальную программу вмешательства или политическую инициативу.

*Анализ последних исследований и публикаций, в которых рассматривались аспекты этой проблемы и на которых обосновывается автор; выделение неразрешенных ранее частей общей проблемы.* Концепции взаимосвязи и взаимозависимости между фирмами и принятие совместных стратегий, возникающие в ответ на глобализацию и региональную интеграцию рынков и экономики достаточно хорошо описаны в ряде работ зарубежных авторов, например, Uzzi [2] и Bianchini [3]. Ранние авторы использовали примеры «естественных» локальных кластеров (по сравнению с теми, которые были вызваны формальными вмешательствами, т.е. инициированы государством) мировых конкурентоспособных отраслей, которые развивались как системы производства, основанные на высоких уровнях специализации среди агломераций фирм в таких странах, как Италия, Германия и др. В литературе также обращается внимание на аналогичные кластеры и сети среди азиатских фирм, особенно исторических систем Гуанси в Китае (например, Anwar [4], Cragg [5], и Keiretsu в Японии (например, Miyashita и Russell [6], Tezuka [7] и др.

Проблема кластеров широко обсуждается и в работах отечественных авторов Вертаковой Ю.В. [8], Смородинской Н.В. [9] и др. Существует ряд работ, в которых авторы рассматривают кластеризацию в контексте кластерно-сетевой парадигмы [10-12]. Сетевой подход к кластерам описан также в работах Junbo Yu. [13], Hamdouch A. [14] и др.

Отмечая, что большинство эмпирических усилий за последние десять лет были направлены на описание конкретных региональных экономик с точки зрения степени, в которой они отражают организационные принципы промышленных кластеров, вместо того, чтобы анализировать конкретные теоретические гипотезы, Стабер [15] утверждает, что более важно изучить ограничения целенаправленных государственных инициатив, а также преимущества инновационных подходов к кластеризации. Одним из таких подходов является сетевой подход, которому посвящены работы [16-18]. Написанию данной статьи предшествовало изучение результатов исследований, посвященных созданию судостроительных кластеров в России и в мире [19-23].

*Формирование целей статьи (постановка задания).* Целью настоящей статьи является рассмотрение авторского подхода к интерпретации создания судостроительного кластера на Дальнем Востоке в контексте кластерно-сетевой парадигмы.

*Изложение основного материала исследования с полным обоснованием полученных научных результатов.* Вопрос развития судостроения на Дальнем Востоке России связан с необходимостью создания нового и современного флота, который не только не обновлялся последние два десятилетия, а эксплуатировался сверх положенных норм в связи с нехваткой морских технических единиц.

Постоянная эксплуатационная нагрузка на имеющийся флот приводит к ускоренному его изнашиванию. Данная и основная проблема приобрела острое и очень важное значение из-за стратегических целей и задач государственных и частных нефтяных и газовых компаний, планировавших скорейшее включение в разработку шельфовых месторождений на острове Сахалин, в Охотском море, на Камчатке, а также в Северном Ледовитом океане. Для реализации амбициозных планов компаниям необходимы грузовые суда, танкеры-газовозы, а также морское оборудование и эксплуатационная платформа для разработки морских месторождений нефти и газа.

Больше всего судов (как по количеству, так и по таким объемным показателям, как суммарный дедвейт или суммарный тоннаж в регистровых тоннах) потребуется в сегменте универсальных судов и танкеров.

На сегодняшний день предварительно сформирован портфель заказов на продукцию судостроительного кластера до 2030 года, что учтено в планах работ корпораций, министерств и ведомств РФ, прочих заказчиков, а также в уже заключенных договорах, меморандумах и соглашениях (таблица 1).

Таблица 1 – Потребность в продукции судостроительного кластера до 2030 года

Заказчики	Кол-во судов
Минтранс России	397
Минприроды	16
Росморпорт	32
Роснефть (суда и плавучие буровые платформы)	212
Росатом (атомные ледоколы)	6
Газпром	27

Лукойл	46
Новатэк	40
Рыбохозяйственный комплекс	78
Прочие заказчики	161

Источник: составлено на основе данных АО «ЦДСС»

Потребность России в судах различного класса до 2030 года оценивается в пределах от 11 млрд. долларов США.

Продуктовая линейка судостроительного кластера:

- буровые суда и плавучие буровые платформы;
- танкеры;
- газовозы, в т.ч. арктические;
- атомные ледоколы;
- технологические платформы, трубопрокладчики;
- верхние строения платформ
- рыболовные суда;
- прочие суда (пассажирские, прогулочные и др.) [24].

Для привлечения необходимых технологических компетенций были подписаны соглашения о сотрудничестве в области проектирования и строительства судов обслуживающего флота, морских буровых установок с рядом российских и иностранных технологических партнеров, начата работа по проектированию перспективных моделей судов [25].

Модель сетевого взаимодействия судостроительного кластера со странами АТР показана на рис.1. Одной из особенностей судостроительного кластера является создание Ресурсного центра. К числу предпосылок сетевого взаимодействия через Ресурсный центр судостроительного кластера относятся:

- создание единой информационно-коммуникативной среды;
- наличие информационно-технологической инфраструктуры;
- готовность участников сети к использованию современных технологий при организации форм сетевого взаимодействия;
- разработка пакета нормативно-правового назначения, регулирующие отношения участников сети (права и обязанности, права собственности, распределение доходов и др.) и методического обеспечения процесса создания, наполнения и ведения баз данных, доступа к ресурсам и др.

Формы сетевого взаимодействия в рамках Ресурсного центра судостроительного кластера:

- договорные отношения и стратегическое партнерство;
- аутсорсинг;
- создание объединений независимых организаций, действующих скоординировано на продолжительной основе по достижению согласованных целей путем консолидации ресурсов (ассоциаций, сетей, консорциумов).

Ресурсный центр судостроительного кластера будет выполнять следующие функции:

- ведение баз данных, учет ресурсов и др.;

- обеспечение доступа Участников и заинтересованных сторон к базам данных;
- возможность добавления Участником кластера информации в базу №
- возможность подачи Участником заявки на добавление отсутствующей информации в базы данных;

Удовлетворение судостроительного заказа, создание совместной продукции на основе кооперации

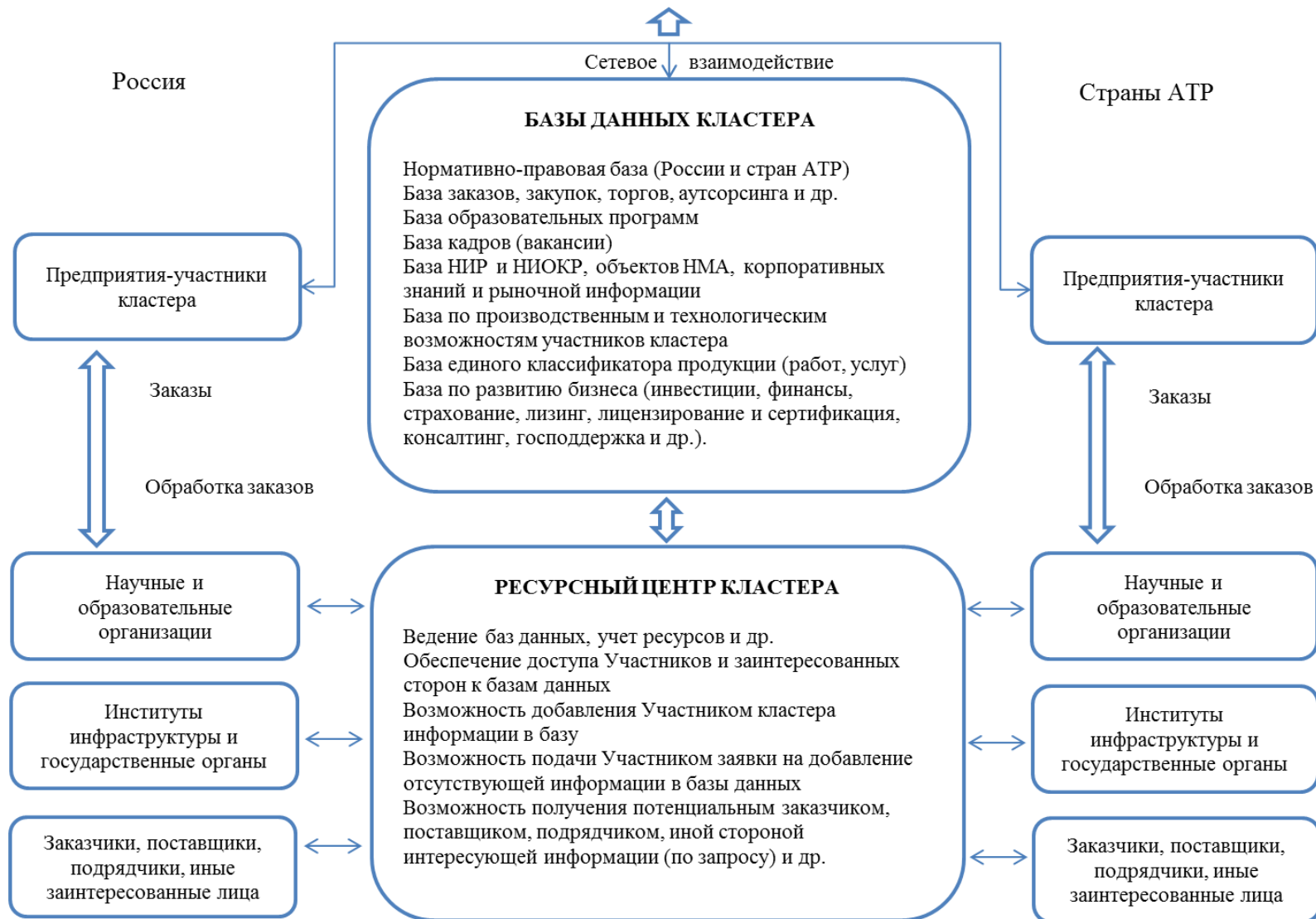


Рисунок 1 – Модель сетевого взаимодействия Дальневосточного судостроительного кластера со странами АТР

- возможность получения потенциальным заказчиком, поставщиком, подрядчиком, иной стороной интересующей информации (по запросу) и др.

*Выводы исследования и перспективы дальнейших изысканий по данному направлению.* Опыт развития кораблестроительного рынка демонстрирует эффективность кластерного подхода. Использование кластерной структуры отрасли как инструмент политики государства в сфере судостроения широко используется в настоящий момент в странах Западной Европы, Южной Кореи, Японии. Дальневосточный судостроительный кластер развивается по сетевому типу. Сетевыми партнерами Дальневосточного судостроительного кластера будут являться родственные предприятия в АТР. Дальнейшие изыскания целесообразно продолжать в направлении исследования эффективности кластерно-сетевого взаимодействия всех экономических агентов-участников кластера.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Porter, Michael E., (1990), "The competitive advantage of nations", New York, Macmillan.
2. Uzzi, Brian, (1997), "Social structure and competition in interfirm networks: the paradox of embeddedness", *Administrative Science Quarterly*, 42, March: 35-67.
3. Bianchini, Franco, (1991), "The third Italy: model or myth?", *Ekistics*, 58, Sep./O-N/D.: 336-345.
4. Anwar, Syed Tariq., (1996) "Overseas Chinese business networks in Asia", *Journal of International Business Studies*, 27(4), Fourth Quarter: 811-815.
5. Cragg, Claudia, (1996), "The new taipans", London, U.K. Arrow Books.
6. Myashita, Kenichi, Russell, David, (1996), "Keiretsu: inside the hidden Japanese conglomerates", New York, McGraw-Hill.
7. Tezuka, Hiroyuki, (1997), "Success as the source of failure? competition and cooperation in the Japanese economy", *Sloan Management Review*, 38(2) Winter: 83-93.
8. Вертакова Ю.В., Положенцева Ю.С., Щедрин А.А., Хлынин М.Ю. Кластеризация регионального пространства: опыт Курской области // *Вестник ОрелГИЭТ*. 2012. № 3 (21). С.98-104.
9. Смородинская Н.В. Смена парадигмы мирового развития и становление сетевой экономики // *Экономическая социология*. 2012. Т. 13. № 4. С. 95-115.
10. Масюк Н.Н., Бушуева М.А., Брагина З.В., Петрухин А.Б. Представление бизнес-модели текстильного кластера как инновационной сетевой экосистемы // *Известия вузов. Технология текстильной промышленности*. 2017. №1. С.10-17.
11. Старцев Ю.А., Даванков А.Ю. Сети и кластеры — становление современных подходов к региональному развитию // *Вестник Челябинского государственного университета*. 2011. № 36 (251). Экономика. Вып. 35. С. 110–116.
12. Бушуева М.А., Масюк Н.Н. Каранцева А.Е. Кластерно-сетевая парадигма в управлении экономикой региона // *Вектор Тольяттинского государственного университета*. Серия: Экономика и управление. 2015. №4 (23). С.15-18.



13. Junbo Yu, Randall Jackson. Regional Innovation Clusters: A Critical Review. Growth and Change. Vol. 42 No. 2 (June 2011), P. 111–124.

14. Hamdouch A. Innovation Clusters and Networks: A Critical Review of the Recent Literature // 19th EAEPE Conferen Junbo Yu ce. Porto, Portugal, 2007.

15. Staber, Udo, (1996), "Accounting for variations in the performance of industrial districts: the case of BadenWurttemberg", International Journal of Urban & Regional Research, 20, June: 299-316.

16. Райсс М. Границы "безграничных" предприятий: перспективы сетевых организаций // Проблемы теории и практики управления. 1997. № 1. С. 92-97.

17. Николаев М.А., Ступаков Б.А. Сетевые организационные структуры: основные понятия, признаки, виды и роль в современной экономике. Вестник Псковского государственного университета. Серия: Экономика. Право. Управление. 2014.№5. С.3-14.

18. Катуков Д.Д., Малыгин В.Е., Смородинская Н.В. Институциональная среда глобализированной экономики: развитие сетевых взаимодействий. Научный доклад (под ред Н.В. Смородинской). М.: Институт экономики РАН, 2012.

19. Ахунжанова И.Н., Томашевская Ю.Н., Дрозд О.В. Управление региональной экономикой: мировые тенденции и перспективы развития кластеров судостроения в России // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Экономика и менеджмент. 2015. Т. 9. № 1. С. 7-17.

20. Осипова Е.Э. Методологические подходы к анализу экономической деятельности предприятий судостроительного кластера региона в нестабильных экономических условиях // Экономика и предпринимательство. 2017. № 4-1 (81). С. 1156-1160.

21. Дехтярук Ю.Д., Чемоданов А.В. Судостроительный кластер: проблемы и перспективы // Транспорт Российской Федерации. 2016. № 4 (65). С. 55-59

22. Карлина Е.П., Левина Я.Г. Развитие базовых компетенций судостроительного предприятия как основа стратегического управления кластером // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. 2015.№ 1. С. 38-46.

23. Зудинова К.Ю. Перспективы развития судостроительной отрасли РФ: кластерный подход или совершенствование отдельных предприятий // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2016. № 8. С. 110-121.

24. Осипов В.А., Астафурова И.С., Жилина Л.Н. Проблемы развития судостроительно-судоремонтного комплекса Дальнего Востока России [Текст]: монография. Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2014. 219 с.

25. Гриванов Р.И., Гу Фанцзе К вопросу о роли высокотехнологичного производства в обеспечении ускоренного развития региона: судостроение на Дальнем Востоке России и реализация закона о свободном порте Владивосток // Фундаментальные исследования. 2016. № 11-1. С. 166-170. [Электронный ресурс] URL: <https://fundamental-research.ru/ru/article/view?id=40947>