

Интеграция науки и бизнеса – актуальная основа для повышения конкурентоспособности предприятий судостроительной и судоремонтной отраслей Дальневосточного региона

И.С. Астафурова,

канд. экон. наук, доцент, доцент кафедры «Бухгалтерского учёта и аудита», Владивостокский государственный университет экономики и сервиса (690014, Россия, г. Владивосток, ул. Гоголя, 41; e-mail: Irina.Astafurova@vvsu.ru)

Аннотация. В статье показано, что целью развития судостроительного комплекса Дальнего Востока является качественный прорыв для повышения конкурентоспособности предприятий на основе взаимодействия науки и бизнеса, предполагающего создание и реализацию конкретных планов стратегических преобразований. Обоснован алгоритм управления реализацией стратегических преобразований на судостроительных предприятиях. Исследована функциональная подсистема эффективного управления реализацией планов промышленного предприятия.

Abstract. The objective of developing the shipbuilding complex of the Far East is a qualitative breakthrough to enhance the competitiveness of enterprises through the interaction between science and business, involving the creation and implementation of specific plans for strategic. The algorithm of management by realization of strategic transformations at the ship-building enterprises is reasonable. The functional subsystem of effective management is investigated by implementation of plans of the industrial enterprise.

Ключевые слова: транспортное производство, интеграция, конкурентоспособность, гражданское и военное судостроение, инновационная система, инновационный подход.

Keywords: vehicle manufacture, integration, competitiveness, civil and military shipbuilding, innovation system, an innovative approach.

Глобализация экономики в России предполагает модернизацию транспортного производства, к которому относится судостроение и судоремонт. Вопрос о повышении конкурентоспособности российских производственных предприятий явился основой для создания нормативно-законодательных документов, в числе которых программа «Развитие судостроения на 2013–2030 годы». Согласно этому документу, к 2030 г. доля российского гражданского и военного судостроения на мировом рынке будет составлять 2% и 16% соответственно. В рамках реализации программы к 2016 году планируется разработать 1180 технологий, обновить производственные фонды научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро на 72%, до 2020 года повысить рост фондоотдачи предприятий судостроения в 1,4 раза по отношению к 2011 году, до 2030 года увеличить объем выпуска гражданской продукции российского судостроения в денежном выражении к 2011 году в 3,2 раза, повысить производительность труда по отношению к 2011 году в 4,5 раза [1].

В программе предусматривается решение следующих приоритетных задач: создание опережающего научно-технического задела и технологий, необходимых для создания перспективной морской и речной техники; укрепление и развитие научного, проектно-конструкторского и производственного потенциала отрасли; обеспечение безусловного выполнения государственного оборонного заказа и государственной программы вооружения; развитие кадрового потенциала судостроительной промышленности и за-

крепление его на предприятиях отрасли; обеспечение эффективности работы отрасли и инвестиционной привлекательности отечественного судостроения, включая достижение уровня передовых стран по качеству судостроительной продукции.

На основе упомянутого документа руководителями различных уровней предлагалось создание кластеров, консорциумов, центров и пр. Но, к величайшему сожалению дело недостаточно быстро и качественно продвигается в части реализации Программы. Оценка материалов Средств массовой информации по данному направлению позволяет сделать вывод о недостаточной организации этого процесса, например: «К строительству верфи на дальневосточном заводе «Звезда» привлекли иностранные компании, откровенно заинтересованные в том, чтобы Россия не строила кораблей» [2].

В современных условиях развития российской экономики и глобализации рынков перед отечественным судостроением и судоремонтом стоят сложные задачи, частичное решение которых берет на себя государство посредством создания центров компетенций, где будет сосредоточена большая часть научно-исследовательских институтов и проектно-конструкторских бюро, а также крупные судостроительные, машино- и приборостроительные компании по производству транспортных судов, в том числе ледового класса, средств освоения континентального шельфа, атомных подводных лодок, гражданских судов [3].

Ожидается, что в результате реализации программы будет создан задел для производства конкурентоспособных высокоэкономичных судов гражданского и военного назначения, разработан комплекс проектов морских платформ для освоения месторождений нефти и газа, созданы новые технологии в сфере судового машиностроения и приборостроения. Планируется, что сократится научно-техническое и технологическое отставание России от передовых стран, осуществится техническое перевооружение на исследовательских и испытательных комплексах, в судостроении увеличится доля высокотехнологичной продукции. Также предполагается укрепить позиции России на отечественных и зарубежных рынках морской техники путем формирования патентной монополии, и повысить эффективность и инвестиционную привлекательность судостроения.

Качественный прорыв в повышении конкурентоспособности предприятий судостроения и судоремонта на основе взаимодействия науки и бизнеса, предполагающего создание и реализацию конкретных планов стратегических преобразований в судостроении Дальнего Востока – основа для утверждения позиций России в Азиатско-Тихоокеанском регионе и актуальнейшая задача сегодняшнего дня.

Достижение цели повышения конкурентоспособности предприятий судостроения и судоремонта предполагает создание определенной программы реализации замысла. Для этого следует, как минимум, сформировать команду профессионалов из области науки и практики.

Выполненное автором в 2006 году обследование менеджеров высшего и среднего звена предприятий судоремонта в Приморском крае обозначило ранжирование проблем, мешающих предприятию активно планировать и реализовывать стратегические преобразования, среди которых на первом и втором месте недостаток финансовых средств и неэффективная система управления, сложившаяся на предприятии. Проведённое обследование позволяет предположить, что подобная ситуация имеет место и на предприятиях судостроения, так как судостроительные предприятия Приморского края оказывают и услуги судоремонта. Это позволяет выделить эти две проблемы, как основные в стратегических преобразованиях и на родственных судостроительных предприятиях. Следует отметить, что практически все выпускники кораблестроительного факультета Дальневосточного Политехнического института (нынешний Технический институт Дальневосточного федерального университета) конца 80-х годов прошлого века, т.е. Золотой фонд специалистов в области судостроения и судоремонта не работают по специальности. Это говорит об определенных кадровых проблемах в реализации программы «Развитие судостроения на 2013–2030 годы».

В соответствии с изложенным подходом, можно предложить следующие шаги для управления реализацией стратегических преобразований на судостроительных и судоремонтных предприятиях Дальнего Востока [4, 5]:

⇒ Создание команды, генерирующей стратегические цели для отдельного предприятия в рамках единого подхода к формированию комплексной социально-экономической стратегии развития предприятия судостроения. Этот шаг представляет собой мероприятия по формированию коллектива единомышленников: руководителей предприятий, входящих в кластер для реализации стратегий, высококвалифицированных специалистов в области науки, политики, экономики, судостроения;

⇒ Создание команды экспертов и исполнителей, распределение их функций и ролей на двухуровневой основе: промышленного кластера или предприятия; подразделений предприятия. Завершается эта часть реализации стратегий формированием и экспертизой соответствующих нормативных документов - бизнес-планов, бюджетов предприятия и его подразделений;

⇒ Актуализация целей и разработка стратегического дерева целей по направлениям, с выделением приоритетных задач, состоящих в ранжированной зависимости направлений стратегии, на первом месте перечня задач стоят задачи товарно-рыночной и финансово-инвестиционной стратегии;

⇒ Формирование перечня ключевых индикаторов, их плановых и приемлемых значений. Задание плановых и допустимых значений на основе моделей развития событий;

⇒ Построение организации системы управления, как отдельного направления стратегий, так и всей стратегии в целом, построение соответствующей структуры на предприятии, осуществляющей контроллинг системы ключевых индикаторов;

⇒ Стоимостная оценка мероприятий по управлению процессом стратегических преобразований – стартовая, пошаговая и ключевая, со структурой собственных и задействованных ресурсов, включая страховые фонды;

⇒ Создание каталога значений ключевых индикаторов и его администрирование: распределение их по направлениям стратегий предприятия, алгоритмизация процесса управления рисками на основе базы данных мероприятий риск - менеджмента по построенным моделям событий;

⇒ Создание информационной базы данных и ее администрирование:

– создание файла, содержащего систему показателей по каждому направлению комплексной социально-экономической стратегии развития предприятия, сформированные на основе специального исследования;

– получение фактических значений ключевых индикаторов из достоверных источников;

– задание и внесение значений показателей наступления нежелательного развития событий (НПС) и уровней их значимости для реализации целей стратегии на основе алгоритмизации процесса индивидуальной и комплексной оценки показателей с использованием программных средств, доступных данному предприятию;

– увязывание всех видов оценки (индивидуальной и комплексной) с мероприятиями менеджмента;

⇒ Реализация и корректировка мероприятий по управлению процессом на основе процедур мониторинга внешнего окружения и внутренней среды предприятия. Этот шаг представляет собой действия по принятию решений, отслеживанию их последствий и корректирующих изменений в постановке целей комплексной стратегии при наступлении НРС.

Все представленные шаги могут быть откорректированы после предварительной оценки их командой экспертов, в которую, в первую очередь, должны входить специалисты в области

гражданского и военного судостроения, представители науки, сопровождающие этот проект. Предлагаемый порядок действий четко определяет функции каждого из участников, среди которых как представители научной среды, так и специалисты в области судостроительного и судоремонтного бизнеса.

На фоне опережающих темпов роста доли мирового рынка Китая позиции отечественного судостроения охарактеризованы как «не являющиеся сколь-нибудь значимыми» [6]. Исследования «Судостроительная промышленность России 2007-2010 г.г.» послужили базой для отдельных позиций сравнительной таблицы 1 SWOT – анализа [4].

Таблица 1

Сравнительная матрица при проведении SWOT - анализа судостроительных предприятий Приморского края 2010 и 2013 г.г.

Сильные стороны	
2010	2013
1. Гарантии качества предоставляемых услуг 2. Сроки строительства судна 3. Предоставление технической и отчётной документации в соответствии с требованиями РМРС (Российский морской регистр судоходства) 4. Предоставление скидок и рассрочки оплаты или расчёта 5. Высокое качество производства судовых систем и механизмов российскими специалистами	1. Условия государственного финансирования 2. Создание высокотехнологичной продукции 3. Техническое перевооружение на исследовательских и испытательных комплексах 4. Предоставление технической и отчётной документации в соответствии с требованиями РМРС (Российский морской регистр судоходства) 5. Предоставление скидок и рассрочки оплаты или расчёта производимой продукцией
Слабые стороны	
2010	2013
1. Несоответствие затрат и сложившегося уровня цен 2. Ограниченность финансовых ресурсов 3. Несовершенство системы сбора и обработки информации 4. Привлечение контрагентов 5. Устаревшее оборудование	1. Проблема с квалифицированными кадрами 2. Устаревшие технологические и проектные решения 3. Высокий уровень физического и морального износа основных фондов 4. Недостаток концептуальной проработанности реализуемой модели модернизации 5. Недостаточное внимание к возможностям развития государственно-частного партнерства, партнерства научного и экспертного сообщества
Возможности	
2010	2013
1. Выход на новые рынки 2. Рост емкости целевых рынков 3. Интеграция 4. Диверсификация 5. Создание новых технологий 6. Планирование загруженности доков и причальной стенки	1. Формирование патентной монополии 2. Повышение инвестиционной привлекательности судостроения 3. Дальнейшая интеграция 4. Создание новых технологий 5. Планирование загруженности доков и причальной стенки
Угрозы	
2010	2013
1. Неблагоприятная правительственная и региональная политика 2. Уменьшение емкости целевых рынков 3. Усиление конкурентного давления судоремонтных предприятий на Азиатских верфях 4. Изменение предпочтений потребителей	1. Высокий уровень таможенной и налоговой нагрузки 2. Недостаток наработанных логистических и иных схем в сфере гражданского судостроения 3. Усиление конкурентного давления судостроительных предприятий на Азиатских верфях 4. Снижение стоимости постройки судов в Китае и Южной Корее

Предложенная сравнительная матрица SWOT – анализа может служить основой для построения модели модернизации судостроительной отрасли на Дальнем Востоке.

На рисунке 1 предлагаются действия для мониторинга процесса реализации Программы «Развитие судостроения на 2013–2030 годы» по каждой позиции инновационной модели модернизации.

Логика действий в представленном алгоритме увязана с этапами (шагами) реализации стратегических планов преобразований и описанием процесса принятия решения при планировании [5]. Абсолютно рациональным является формирование стратегий, наиболее актуальных для решения задач, обозначенных в Программе, опираясь на общепринятые перечни стратегий:

товарно-рыночной, ресурсно-рыночной, технологической, интеграционной, финансово-инвестиционной, социальной и реструктуризации [6].

Это формирование опережающего научно-технического задела и технологий, необходимых для создания перспективной морской и речной техники, укрепление и развитие научного, проектно-конструкторского и производственного потенциала отрасли. Кроме того, планируется обеспечить безусловное выполнение государственного оборонного заказа и программы вооружения. Также в списке задач развитие кадрового потенциала и обеспечение эффективной работы отрасли и инвестиционной привлекательности отечественного судостроения и судоремонта.

Достижение цели данной Программы основывается на интеграции высшего образования, фундаментальной и прикладной науки для подготовки высококвалифицированных специалистов в области научных исследований, произ-

водственного и социально-экономического управления представителей бизнеса.

Приоритетные задачи Программы позволяют актуализировать основные аспекты этих стратегий (таблица 2.)

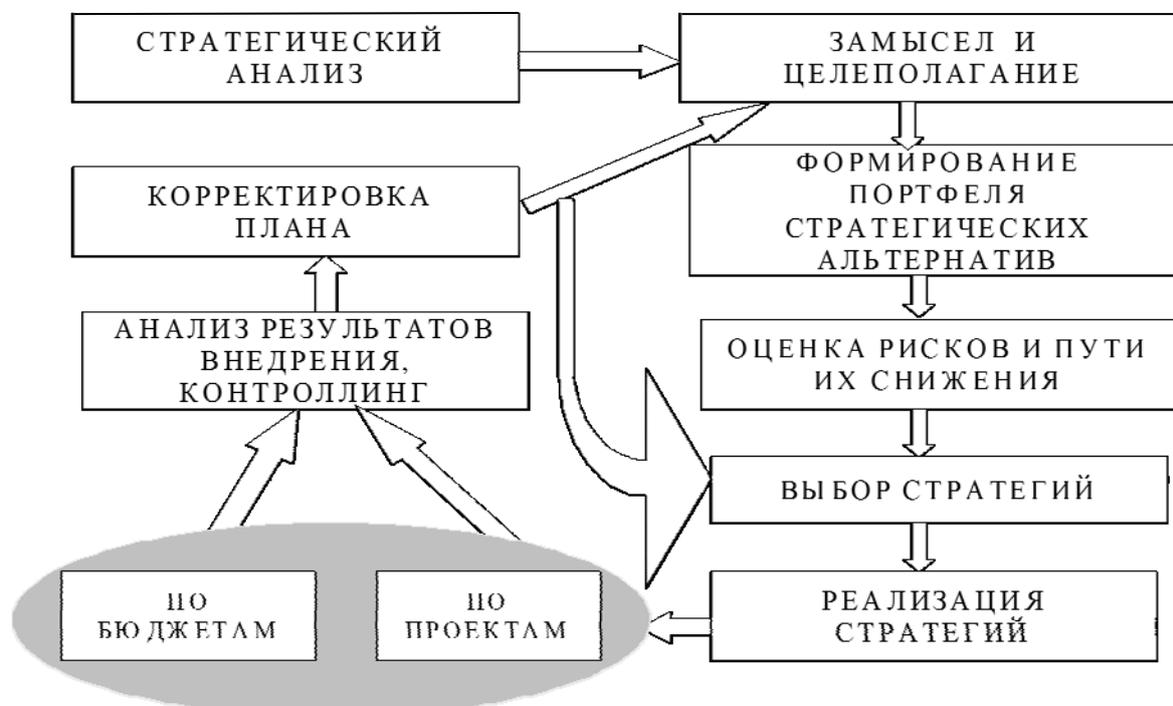


Рис. 1. Алгоритм управления реализацией стратегических преобразований на судостроительных предприятиях.

Таблица 2

Основные направления приоритетных стратегий на основе Программы «Развитие судостроения на 2013–2030 годы»

Направление стратегии	Содержание
Товарно-рыночная	- Разработка комплекса проектов морских платформ для освоения месторождений нефти и газа на арктическом континентальном шельфе, газовозов и крупнотоннажных танкеров ледового плавания, мощных арктических ледоколов нового поколения, промысловых судов и других объектов морской техники
Технологическая	- Создание опережающего научно-технического задела и технологий, необходимых для создания перспективной морской и речной техники; - Укрепление и развитие научного, проектно-конструкторского и производственного потенциала отрасли; - разработка комплекса промышленных критических и базовых технологий, обеспечивающих создание и производство приоритетных образцов техники; - создание новых отечественных технологий в сфере судового машиностроения и приборостроения; - создание необходимого задела для увеличения в структуре производства судостроения доли высокотехнологичной продукции; - Обеспечение безусловного выполнения государственного оборонного заказа и государственной программы вооружения, включая достижение уровня передовых стран по качеству судостроительной продукции.
Социальная	- Развитие кадрового потенциала судостроительной промышленности и закрепление его на предприятиях отрасли; - Обеспечение высокого социального эффекта от сохранения и увеличения количества высококвалифицированных рабочих мест в судостроительной и смежных отраслях промышленности; - Обеспечение создания и полномасштабного функционирования государственного научного центра и центров компетенции в судостроительной отрасли
Финансово-инвестиционная	- Обеспечение эффективности работы отрасли и инвестиционной привлекательности отечественного судостроения;

На Дальнем Востоке существует ряд предприятий судостроения и судоремонта, расположенных в Амурской области, Хабаровском и Приморском краях. Принципиальное решение о создании в городе Большой Камень на базе судовой верфи «Звезда» нового судостроительного комплекса, ориентированного на строительство судов для промышленности, было принято еще

несколько лет назад. События этого года сопровождались не созданием комплекса мероприятий по реализации Программы, а спорами между инвесторами. Для урегулирования таких споров и рекомендуется разработка основных приоритетных стратегий, матричная оценка конкурентоспособности и соблюдение алгоритма эффективного управления реализацией планов на ос-

нове функциональной подсистемы. Одна из самых актуальных задач для предприятий судостроения и судоремонта – реализация планов, определяющих и обеспечивающих их стратегические преобразования. Наличие стратегических планов – один из способов снижения рисков инвестирования.

В современных условиях интеграция становится одной из важных движущих сил на всех уровнях и во всех сферах экономики. В XXI веке ускоряются интеграционные процессы, увеличивается количество интеграционных образова-

ний. На региональном уровне, создание и развитие интегрированных структур может способствовать обеспечению конкурентоспособности региона, созданию стабильной социально-экономической ситуации, повышению уровня жизни населения, развитию малого и среднего бизнеса.

Для повышения конкурентоспособности предприятия предпочтительнее проводить ее оценку путем выделения отдельных зон хозяйствования.



Рис. 2. Функциональная подсистема эффективного управления реализацией планов промышленного предприятия.

Наиболее эффективной является функциональная подсистема управления рисками, построенная по иерархическому двухуровневому принципу, преобразованная автором для судостроительного и судоремонтного предприятия (рисунок 2). Первый и второй уровень подсистемы управления являются взаимодополняющими, а совместная работа двух уровней наиболее эффективна и приводит к наилучшим результатам. Подсистема описывает, по нашему мнению, распределение функций на всех этапах реализации планов стратегических преобразований в современных экономических условиях и обеспечивает эффективность управления процессом реализации планов повышения конкурентоспособности предприятия.

В связи с представленным материалом, следует отметить, что необходимо выстраивание не только функциональной подсистемы управления реализацией планов, как представлено на рисунке 2, но и структурной, которая может быть сформирована только после создания команды создателей, экспертов, разработчиков на этапе планирования. На этапе реализации - команды оценочной группы, исполнителей (руководителей всех уровней) создателей, экспертов, разработчиков. Завершение работ инспектируется и оценивается командой создателей и экспертов. Если нет программы конкретных мероприятий по достижению целей, то такие мероприятия – пустой звук. В центре внимания - два ключевых участника инновационной системы: наука и бизнес.

Оценка конкурентоспособности необходима в целях: разработки мероприятий по повышению конкурентоспособности; выбора контрагентов для совместной деятельности; составления программы выхода предприятия на новые рынки сбыта; осуществления инвестиционной деятельности; осуществления государственного регулирования экономики. Все эти аспекты учтены при формировании матрицы SWOT – анализа, таблицы основных направлений приоритетных стратегий и алгоритма управления реализацией стратегических преобразований.

Для достижения целей и задач, сформулированных в Программе «Развитие судостроения на 2013–2030 годы» и в материалах, предложенных в статье, интеграция науки и бизнеса возможна только при создании команд создателей, разработчиков (постановщиков задач), экспертов, исполнителей из числа представителей науки и бизнеса в области политики, экономики, судостроения. Цели и задачи должны содержать информацию по направлениям стратегий, обозначенных в Программе: товарно-рыночной, технологической, социальной и финансово-инвестиционной.

Библиографический список:

1. Распоряжение Правительства РФ от 24.12.2012 N 2514-р Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Развитие судостроения на 2013 - 2030 годы". КонсультантПлюс, contact@consultant.ru.

2. Флота не было и нет. Алексей Казаков «Военно-промышленный курьер», №№ 44-45, 9-16 ноября 2011, Агентство Федеральных Расследований (www.FLB.ru).

3. Методика оценки уровня конкурентоспособности предприятий судостроительно-судоремонтной отрасли. Т.А. Головина, С.В. Погонев Экономика предприятия, проблемы собственности, корпоративного управления | Выпуск №2/2013.

4. Бурмистров М. Характеристика судостроительной отрасли России (на основе исследования «Судостроительная промышленность России 2007-2010 г.г.», Информационно-консалтинговая компания "INFOLine [Электронный ресурс] Режим доступа: www.advis.ru Дата обращения: 11.07.2013.

5. Астафурова И.С. Василенко М.Е. Планирование деятельности: основные подходы к организации и оценке показателей; проблемы формирования и обработки информационной базы. // Экономика и предпринимательство, № 5, 2013.

6. Астафурова И.С., Осипов В.А. Сравнительный анализ финансово-экономического и технологического выполнения судоремонтных работ на предприятиях Дальнего Востока, Китайской Народной Республики и республики Корея. // Экономика и предпринимательство, № 4, 2013.

7. Фатхутдинов Р.А. Стратегическая конкурентоспособность и экономика России/ Р.А.Фатхутдинов. – М.: Общество и экономика. - 2003. - № 1. - С.31-43.