

Развитие судостроительного предпринимательства на территории Дальневосточного федерального округа

Научный руководитель – Казаченко Светлана Ивановна

Бахматова М.А.¹, Шарипова Н.Ф.²

1 - Кузбасский государственный технический университет имени Т.Ф.Горбачева, Кемеровская область, Россия, *E-mail: maribahmatova@mail.ru*; 2 - Кузбасский государственный технический университет имени Т.Ф.Горбачева, Кемеровская область, Россия, *E-mail: nscharipova@yandex.ru*

Судостроительный бизнес относится к отраслям, которые обладают огромным производственным и научно-техническим потенциалом. Это очень сложный и высокотехнологический вид предпринимательства, имеющий существенное значение: является базой для решения социально-экономических и оборонных задач; служит катализатором для развития кадров и научных разработок; является мощным ресурсом для регионального экономического развития, в т. ч. и для Дальневосточного федерального округа (ДФО) [3].

В России одним из стратегически важных регионов является ДФО, территория которого занимает более 40% от площади России, является «воротами в Тихий океан», исходя из своего геоположения. Следовательно, регион имеет ряд конкурентных преимуществ перед другими частями России, что определяет перспективы его развития.

Актуальной является проблема регионального экономического развития территории опережающего социально-экономического развития в ДФО. В настоящее время на стадии проектирования и реализации находятся уже около 1500 проектов [1]. Вследствие чего, возникает объективная потребность объединения нескольких взаимосвязанных проектов для создания верфи - крупномасштабного производства с высокой степенью локализации добавленной стоимости (концерна).

Стратегической целью создания и развития концерна на пятилетнюю перспективу является увеличение масштаба транспортного бизнеса, путём обеспечения надёжности и качества производимой продукции и предоставляемых услуг.

В состав компании целесообразно включить близлежащие ТОР, такие как Большой камень, Нефтехимический и Комсомольск. В качестве управляющей компании предлагается создание ПАО «Судостроительный Комплекс Айсберг», цель которого - разработка, производство и реализация судов, а также судоремонт, грузо- и пассажироперевозки, продажа материалов и комплектующих.

В структуру концерна необходимо включить следующие подразделения: цех (дочерняя компания) по строительству танкеров, круизных лайнеров и пассажирских паромов разных типов; подразделение по судоремонту; стивидорную компанию, а также предприятие, занимающееся спуском на воду кораблей и судов для транспортировки разных грузов, пассажироперевозок.

Важную роль для реализации масштабного технологического проекта играет формирование необходимой инфраструктуры. В этом направлении высокий потенциал имеет проект АО «Восточный нефтехимический комплекс» по созданию нефтеперерабатывающих и нефтехимических производств. Его реализация будет способствовать снабжению компании «ССК «Айсберг» моторным топливом качеством не ниже Евро-5. А инвестирование проектов ООО «Амурская лесопромышленная компания» и ООО «Инструментальный механический завод» позволит поставлять сухие пиломатериалы и комплектующие изделия. Необходимое обеспечение мощными электрическими сетями сможет предоставить приморский филиал АО «Дальневосточная распределительная сетевая компания».

Вертикально интегрированная бизнес-модель сможет предоставить ведение контроля «ССК «Айсберг» над компаниями, производящими сырьё, необходимое при производстве, а также стабильность поставок, высокое качество и приемлемую цену конечного продукта.

Представители федеральной, региональной и местной власти обеспечат контроль и финансовую поддержку. Научно-исследовательский институт - помощь в разработках и инновациях.

Основными конкурентами можно считать в Российской Федерации Красное Сормово и Выборгский судостроительный завод и Japan Marine United за рубежом.

Особое значение для обеспечения эффективности взаимодействия участников производственной цепи имеет внедрение цифровых технологий в производство, в частности, технологии цифровых двойников. В судостроении и кораблестроении оно направлено на формирование комплексного продукта - «цифрового корабля».

На стадии проектирования в мало- и среднетоннажном судопроизводстве это позволит снизить затраты на дорогостоящие испытательные установки с одновременным экспоненциальным ростом потребностей в мощностях по обработке и хранению информации. При этом внедрение системы 3D-моделирования, технологий виртуальной реальности позволит создавать «цифровые двойники» как в целом производстве, так и отдельных его элементах, тем самым способствуя не только оптимизации конструкции новых видов судов, но и совершенствованию действующих [2].

Первостепенную роль в технологическом предпринимательстве играет совокупность факторов внешней и внутренней среды фирмы, являющихся основой для разработки бизнес-стратегии компании, в связи с чем проведён SWOT-анализ предлагаемого проекта (Таблица 1) .

Результаты проведённого SWOT-анализа позволяют сделать вывод - компания имеет достаточное количество сильных сторон для дальнейшего развития и усиления конкурентных преимуществ.

Благоприятная конъюнктура в судостроительной отрасли и высокая инвестиционная привлекательность ДФО может стать основой для достижения устойчивого регионального экономического развития.

Список литературы

1. Толстых Т. О., Гамидуллаева Л. А., Шка-рупета Е. В. Ключевые факторы развития промышленных предприятий в условиях цифрового производства и индустрии 4.0. // Экономика в промышленности. 2018. Т. 11. №. 1. С. 11 - 16.
2. Шулимова М. А. Модель стратегического развития регионального судостроительного комплекса. (кластера) / Шулимова М. А. // Современные исследования социальных проблем. 2012. № 2. С. 11.
3. Bailetti T. Technology Entrepreneurship: Overview, Definition, and Distinctive Aspects // TIM Review. 2012. V. 2(2). P. 5-12.: <http://doi.org/10.22215/timreview/520>

Иллюстрации

Таблица 1 – SWOT – анализ компании

	Сильные стороны компании	Слабые стороны
Внутренняя среда	<ul style="list-style-type: none"> > Улучшенные технологии; > Высокая инвестиционная привлекательность; > Географическая близость как с поставщиками, так и с потребителями; > Возможность поставлять продукцию до потребителей; > Расширенный ассортимент; > Значимость проекта для ряда смежных отраслей; > Стратегическая значимость; > Высокая конкурентоспособность. 	<ul style="list-style-type: none"> > Длительный производственный цикл; > Высокая стоимость трудовых ресурсов; > Отсутствие гибкости в производстве и управлении им; > Зависимость от своевременной поставки.
Внешняя среда	<p>Возможности</p> <ul style="list-style-type: none"> > Стабильность спроса на суда, благодаря близости с потребителями и высокому качеству; > Возможность формирования устойчивого спроса за счёт его высокой качественных характеристик; > Возможности привлечения финансирования на региональном и федеральном уровнях; > Выход на новые потребительские сегменты. 	<p>Угрозы</p> <ul style="list-style-type: none"> > Сокращение крупных заказов из-за длительного срока выполнения; > Неустойчивость рынка судостроения в мировой торговле; > Снижение потребности на продукцию.

Рис. 1. Таблица 1 – SWOT – анализ компании