

12. Рикардо, Д. Статьи по аграрному вопросу критические примечания к книге Мальтуса. Соч. / Рикардо Д. – М.: Госполитиздат, 1955. – Т.3. – 382 с.
13. Донець, Л. І. Базові принципи сучасної парадигми управління конкурентоспроможністю підприємства / Л. І. Донець // Бюлетень Міжнародного Нобелівського економічного форуму. – 2012. – № 1 (5). – С. 101 – 107.
14. Иващенко, Г. А. Методичне забезпечення аналізу та оцінки конкурентних переваг підприємства / Г. А. Иващенко, С. В. Даниленко // Бізнес Інформ. – 2011. – № 4. – С. 81 – 85.
15. Чичкина, В. Д. Формирование стратегии управления конкурентными преимуществами с учетом влияния производственного потенциала / В. Д. Чичкина // Вестник Волжского университета им. В. Н. Татищева. – 2006. – № 9. – С. 50 – 57.
16. Сафиуллин, А. Р. Многоуровневый подход к управлению конкурентными преимуществами / А. Р. Сафиуллин // Известия Уральского государственного экономического университета. – 2010. – № 2. – С. 19 – 25.
17. Чорна, О. М. Конкурентні переваги як основа розробки стратегії та методи і шляхи їх визначення / Чорна О. М. // Стратегія розвитку України. – 2011. – № 4. – Т.2. – С. 257-262.
18. Климчук, А. О. Сучасна парадигма забезпечення конкурентних переваг підприємства / А. О. Климчук // Бізнес Інформ. – 2014. – №4. – С. 221-225.
19. Калюжна, Н. Г. Сучасна парадигма системи управління підприємством: гіпотетико-дедуктивна модель [Електронний ресурс] / Н. Г. Калюжна // Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля : наук. журнал. – Луганськ, 2012. - № 11 (182), ч. 1. – Режим доступу: <http://dspace.snu.edu.ua:8080/jspui/handle/123456789/2188>
20. Развитие отечественной педагогической мысли: синергетичний підхід: Монографія / за ред. проф. П. Ю. Сауха. – Житомир: Вид-во ЖДУ ім. І. Франка, 2009. – 184 с.
21. Лісовська, Л. С. Сучасна парадигма конкурентоспроможності підприємства / Л. С. Лісовська, Л. В. Іванець // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». -2009. - № 640. - С. 143-149.
22. Яценко, О. М. Об'єктивні чинники та еволюційні зміни у теорії конкурентних переваг [Електронний ресурс] / О. М. Яценко // Вісник ЖНАЕУ. – 2012. № 1(2). – Режим доступу: [http://www.znau.edu.ua/visnik/2012\\_1\\_2/171.pdf](http://www.znau.edu.ua/visnik/2012_1_2/171.pdf)

УДК 338

## КЛАСТЕРИЗАЦИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ КРЫМА КАК ИНСТРУМЕНТ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ

*Бережной А.В.*

*Рассмотрен международный опыт кластеризации морских портов региона, как наиболее прогрессивной формы кооперации всех участников логистической цепочки с целью повышения уровня их конкурентоспособности и эффективности организации бизнеса. Основываясь на исследовании зарубежного опыта развития морских портов, предложена схема создания промышленно-портового кластера в регионе, предусматривающая реализацию организационных мероприятий, направленных на оценку сегмента рынка в соответствии со специализацией порта, разработку структуры промышленно-портового кластера, форм взаимодействия участников кластера и механизмов государственной поддержки.*

**Ключевые слова:** морской порт региона, промышленно-портовый кластер, конкурентные преимущества, конкурентоспособность морского порта региона.

Актуальность исследования проблем обеспечения конкурентоспособности морских портов

Крыма предопределяется активизацией международной торговли, усилением международного разделения труда, развитием региональных промышленно-транспортных комплексов, способных обеспечить свободное перемещение грузов наиболее выгодным способом. В этой связи морской порт региона рассматривается как элемент экономической системы, создающей долю ВВП, как элемент инфраструктуры мирового рынка, способствующий удовлетворению растущих потребностей человечества, а также как фактор, обеспечивающий экономический рост региона. Это обосновывает целесообразность совершенствования организационно-экономического обеспечения развития морских портов, учитывая тренды мировой торговли и конкуренцию на рынке морских перевозок. При этом следует принимать во внимание процессы интеграции компаний в структуру порта с целью снижения транзакционных издержек, что обуславливает необходимость повышения качества портовых услуг в соответствии со специализацией грузов. Это возможно при условии модернизации морского порта, включая повышение уровня квалификации персонала, автоматизации погрузочно-разгрузочных работ, транспортной и портовой инфраструктуры и др. В связи с этим необходим поиск новых форм взаимодействия промышленного, инфраструктурного и интеллектуального капитала региона, что предусматривает внедрение форм государственно-частного партнерства, коммерциализацию инноваций в сфере портового обслуживания, а также создание промышленно-портовых кластеров и др. Учитывая, что кластеры в портовом секторе рассматриваются как неформальные объединения компаний в рамках единой логистической цепи (морской порты, компании, интегрированные в его структуру, транспортные предприятия, технологические центры, проектно-конструкторские фирмы и др.), взаимодействие которых усиливает конкурентные преимущества друг друга, кластеризацию определяют как метод, позволяющий создать условия для эффективного использования потенциала региональных экономических субъектов.

**Цель статьи** состоит в определении организационно-экономических механизмов кластеризации морских портов региона с целью повышения уровня их конкурентоспособности.

Следует отметить, что в современной экономической науке достаточное распространение получили научно-методические подходы, обосновывающие роль современных инструментов [3, 5, 6], обеспечивающих конкурентоспособность морских портов региона. В данной связи целесообразно рассмотреть международный опыт [1-5, 8, 9] кластеризации морских портов региона, как наиболее прогрессивной формы кооперации всех участников логистической цепочки с целью повышения уровня их конкурентоспособности и эффективности организации бизнеса. Так в 2005 г. в Париже была утверждена морскими организациями десяти стран Первая Европейская сеть морских кластеров (European Network of Maritime Clusters (ENMC), структуру которой в настоящее время образуют 13 национальных морских кластеров, включая Sea Vision UK (Великобритания), Bundesministerium fur Wirtschaft und Technologie (Германия), Cluster Maritime Francais (Франция), Federazione del Mare (Италия), Cluster Maritimo Espanol (Испания) и др. Данная сеть является наиболее известной мировой кластерной организацией в морском транспорте. Институциональной основой для кластеризации экономики ЕС является принятый «Манифест кластеризации в странах ЕС» (2006 г.) и «Европейский кластерный Меморандум» (2008 г.). Согласно данным документам участниками морских кластеров ЕС могут быть судоходные компании, порты, терминалы, судостроительные и судоремонтные верфи, предприятия судового машиностроения и морского приборостроения, поставщики смежных отраслей промышленности, государственные структуры федерального и регионального уровней, проектно-конструкторские фирмы, научно-исследовательские центры, испытательные бассейны, предприятия малого и среднего бизнеса, образовательные учреждения для морской индустрии, банки, морские брокерские и страховые компании и др. При этом в Европе существует несколько различных подходов к созданию морских кластеров – в Германии top-down («сверху вниз»), в Норвегии bottom-up («снизу вверх»), в Голландии combination play («объединение усилий»). Следует отметить, что схема создания морского кластера «объединение усилий» (combination play) предусматривает консолидацию усилий, в большей степени, структур власти и частного бизнеса в рамках государственно-частного партнерства.

Наиболее прогрессивным является опыт создания морского кластера (EMUC) в Дании, структуру которого образуют судоходные компании «Maersk Line», «DFDS Seaways», компания по строи-

тельству и эксплуатации морских ветроустановок «Dong energy», компания «Forbes technology», специализирующаяся в области энергетики, логистики, транспортировки.

В Германии с целью повышения уровня конкурентоспособности морского бизнеса создан кластер (maritime cluster Шлезвиг-Гольштейн), структуру которого образуют предприятия рыболовства, судостроения, транспорта, производства судового и портового оборудования, строительства гидротехнических береговых сооружений, энергетики (ветряные электростанции), информационных технологий и морского туризма. Важными элементами структуры данного кластера являются научно-исследовательские институты, которые занимаются морской биологией и экологией, офшорными технологиями добычи нефти и газа, океанографией, гидрографией, технологиями судостроения, логистикой, а также образовательные учреждения различного профиля, обслуживающие потребности морской индустрии в квалифицированных кадрах. Управление кластером (maritime cluster Шлезвиг-Гольштейна) осуществляется неформальными организациями, объединяющими представителей морской индустрии: научно-исследовательских ассоциаций, крупных фирм и местных торговых палат, интересы которых представляет Региональный руководящий комитет (исполнительный орган). На предприятиях кластера (1400 ед.) занято 45 тыс. чел., при этом годовой оборот составляет в 5,3-5,5 млрд. EUR. Эффективность функционирования кластера состоит в осуществлении ряда крупных проектов в офшорной индустрии, разработке новых схем логистики, внедрении технологий получения «чистой» энергии и новых информационных технологий. Также в Германии создан Логистический Кластер (Гамбург), цель которого состояла в формировании сетевой структуры, включающей бизнес, науку, администрацию порта и региона. Основными задачами кластера являются обучение и подбор квалифицированного персонала, подготовка и предоставление промышленных площадей, недвижимости и транспортной инфраструктуры, соответствующей требованиям участников логистической цепочки. Важным социально-экономическим эффектом функционирования кластера является формирование благоприятной среды для развития инновационного и человеческого потенциала региона посредством проведения практических семинаров и форумов, тематика которых сфокусирована на продвижении новых технологий в логистике.

Инициатива создания сингапурского морского инновационно-промышленного кластера обусловлена усилением конкуренции на рынке морских перевозок с малайским портом (Tanjung Pelapas) и ряда новых китайских морских портов, преимуществом которых являются дешевые рабочая сила и значительные земельные ресурсы. Структуру кластера образуют предприятия, которые разделены на два сектора: основной, объединяющий традиционные сферы морских транспортных перевозок, и вспомогательный - включающий сферу обеспечения морского транспорта, а также производство оборудования для шельфовой нефтегазодобычи. Цель проекта по созданию сингапурского морского инновационно-промышленного кластера состояла в трансформации регионального морского транспортного узла в ведущий азиатский комплексный интегрированный Международный морской центр. В рамках реализации данного проекта консолидированы усилия сингапурского Управления морского транспорта и портового хозяйства (Maritime & Port Authority (MPA)), Управления экономического развития Сингапура (EDB) и государственного агентства, ориентированного на развитие внешнеэкономических возможностей Сингапура (IE Singapore). Это позволило привлечь мировых лидеров в сфере морской логистики, создать условия для активного развития местных бизнес структур и традиционной судостроительной и судоремонтной отрасли посредством производства офшорных нефтегазодобывающих платформ и морского машиностроения, а также способствовало расширению традиционного сервисного спектра портовых услуг, включая дозаправку, фрахтование, логистическую поддержку, страхование, правовое и финансовое обеспечение. Эффективность функционирования кластера проявляется в ежегодном увеличении темпов роста занятости (7%), доли в ВВП (7,4%), что обеспечивается высокой производительностью труда, повышением уровня инновационного развития смежных секторов отрасли, значительными инвестициями в автоматизацию портовой инфраструктуры. При этом эффект кластера мультиплицирован в развитии судостроительной и судоремонтной отраслей и индустрии морского машиностроения. Так, реализована стратегия по диверсификации традиционной судостроительной и судоремонтной отрасли за счет освоения производства офшорного нефтегазодобывающего обо-

рудования, что обеспечило ежегодный рост сингапурской индустрии морского машиностроения (20,2%). Следует также отметить значительное увеличение доли мирового рынка (70%) сингапурских компаний (Keppel FELS, SembCorp Marine, Labroy Marine) по конверсии плавучих систем нефтедобычи, хранения и разгрузки, а также строительства оффшорных платформ нефтегазодобычи. В Санкт-Петербурге формируется судостроительный кластер, как крупнейшее объединение участников полной технологической интегрированной цепочки. Цель кластера состоит в повышении уровня конкурентоспособности его участников посредством снижения производственных и транзакционных издержек, увеличения плотности коммуникации в производственной цепочке, повышения эффективности принятия решений, а также активного использования научно-исследовательского потенциала. Принимая во внимание международный опыт, кластеризация морских портов Крыма предусматривает разработку плана действий по реализации организационных мероприятий, направленных на оценку сегмента рынка в соответствии со специализацией порта, разработку структуры промышленно-портового кластера, форм взаимодействия участников кластера и механизмов государственной поддержки, (рис. 1).

1 шаг – создание рабочей групп, включающей представителей Министерства РФ по делам Крыма, Министерства транспорта и связи Крыма, Министерства экономического развития и торговли Крыма, Министерства финансов Крыма, Министерства образования и науки Крыма, морских портов Крыма и Крымского института стратегических исследований. Экспертная группа осуществляет SWOT-анализ морских портов региона, учитывая их специализацию и тенденции развития рынка морских перевозок, а также потребности компаний в услугах порта.

2 шаг - выявить потенциальную или существующую полную (интегрированную) технологическую цепочку, которая обеспечивает производственные возможности, способность гибко реагировать на рыночные вызовы, а также реализовывать сложные и инвестиционноемкие проекты. Это является основой для разработки целевых ориентиров проекта кластеризации морских портов Крыма.

3 шаг – определить предприятия-участников кластера, разработать структуру кластера с учетом оптимизации производственно-технологических процессов, выделяя ядро - морской порт, относительно которого будет сформирован промышленно-портовый кластер или проекты и программы, имеющей наиболее устойчивые позиции на национальном рынке, а также инфраструктуру и предприятия-участники логистической цепочки.

4 шаг – определение форм взаимодействия участников кластера в рамках логистической цепочки:

- новое разделение труда в «верхних уровнях управления» за счет выделения рынков сложных инжиниринговых услуг (заказа, технологии, подряда);
- управление цепочкой создания стоимости за счет вертикальной интеграции;
- управление цепочкой создания стоимости за счет формирования консорциумов.

5 шаг – разработать альтернативные варианты организации кластера, учитывая основные проекты, ключевых участников и риски.

6 шаг – разработать систему управления кластером, включая организационное оформление кластера и формирование механизмов координации; определить принципы функционирования кластера; разработать положение и договор о совместной деятельности участников кластера, определить потенциал кластера. Организационное оформление кластера: создание ассоциации или некоммерческого партнерства, совета кластера и формирование его секретариата, принятие плана работы совета кластера на краткосрочную перспективу и определение основных направлений работы на среднесрочную перспективу. Внедрение механизмов координации: согласование политики и задач участников кластера в производственно-технологической и научно-технологической сферах, в области подготовки кадров; взаимное представление стратегий развития участниками кластера (на заседаниях Совета кластера); формирование рабочих групп по направлениям координации политик развития (на сессии планирования); создание методической базы для продуктивного взаимодействия в рамках подготовки различного вида отраслевых электронных каталогов номенклатуры поставляемой продукции, проведения конференций поставщиков и т.д. (секретариат кластера представляет на утверждение Совета); утверждение советом кластера стратегии его развития на средне- и долгосрочную перспективу.

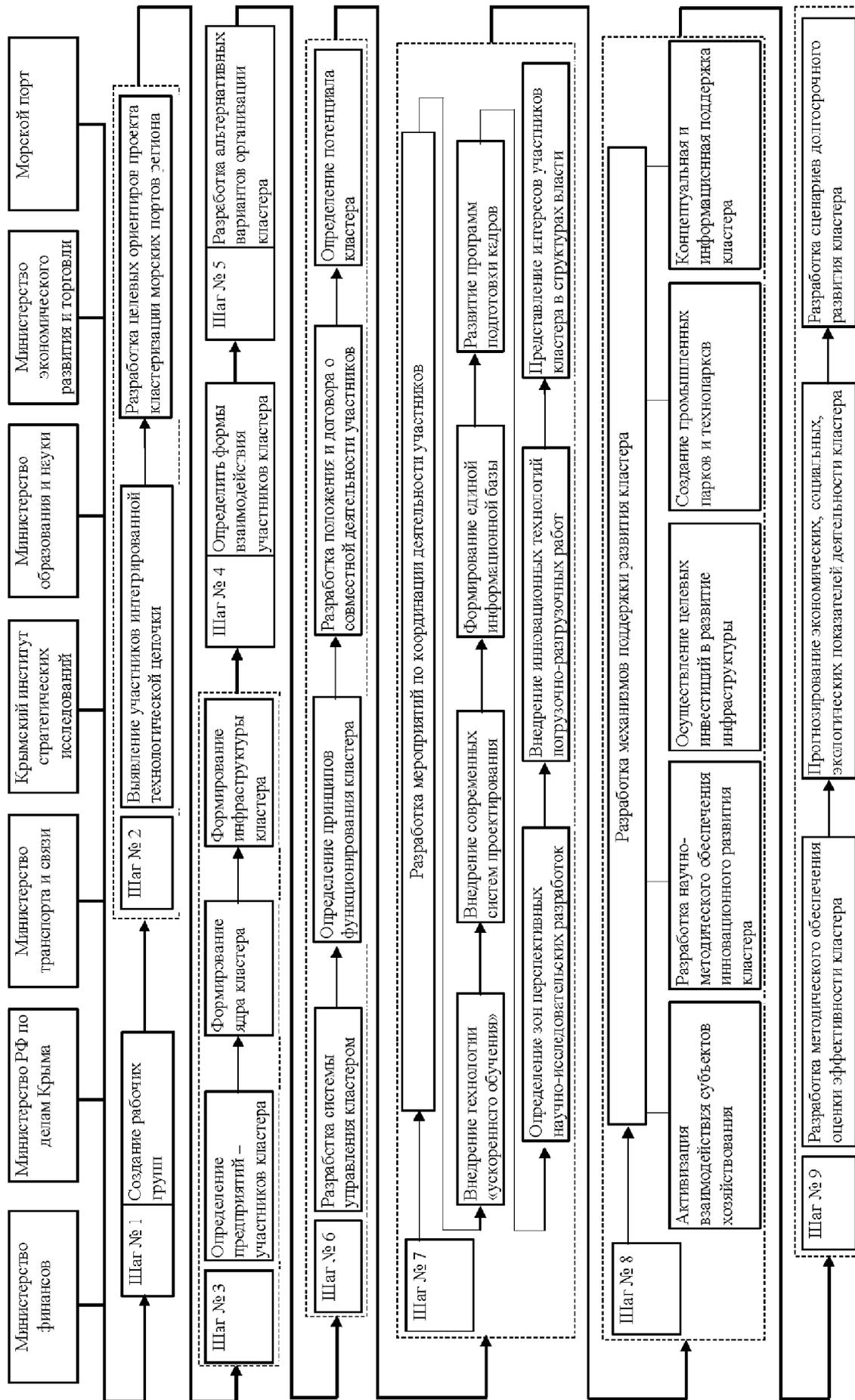


Рис. 1. Схема создания промышленно-портового кластера

7 шаг – разработать мероприятия по координации действий участников кластера, включая внедрение ускоренного «организационного обучения» (единые стандарты и системы требований проектирования и управления производственно-технологическими системами на базе концепции управления жизненным циклом продукции и т.п.); внедрение современных систем проектирования, формирования единой информационной базы (используемого программного обеспечения проектирования и управления производственно-технологическими процессами; отраслевого электронного каталога поставляемого оборудования); развитие программ подготовки кадров; определение зон перспективных НИР, которые должны обеспечить долгосрочную конкурентоспособность кластера; внедрение новых технологий, восполнение дефицитов в рамках интегрированных технологических цепочек; представление интересов участников кластера в органах государственной власти.

8 шаг - разработать механизмы поддержки развития кластера, учитывая, что основными задачами морского кластера являются активизация взаимодействия субъектов хозяйствования в отрасли и регионе (для бизнеса), формирование благоприятной среды для развития потенциала кластеризации (для структур власти), разработка научно-методического обеспечения по созданию и функционированию морского кластера, активизация инновационной деятельности в направлении коммерциализации результатов научных исследований (для науки).

9 шаг - разработать методическое обеспечение оценки эффективности функционирования кластера, включая прогнозирование экономических, социальных, экологических показателей, а также разработку сценариев долгосрочного развития кластера.

## ВЫВОДЫ

Реализация разработанной схемы создания промышленно-портовых кластеров в Крыму должна основываться на результатах отраслевого анализа региона, а также предусматривать интеграцию нормативно-правовой базы рассматриваемой кластерной структуры и отраслевых стратегий, Федеральных целевых программ, Федеральных адресных инвестиционных программ и Национальных проектов на уровне региона. Определение участников и границ кластера должно осуществляться также на основе интеграции проектных документов и схемы территориального планирования региона. Разработка концепции и программы развития промышленно-портового кластера должны быть взаимосвязаны со стратегией развития Крыма. Однако, наиболее важным при этом является разработка дееспособных механизмов государственной поддержки, направленных на создание промышленных парков и технопарков как инфраструктуры для развития кластеров; осуществление целевых инвестиций в развитие инженерной и транспортной инфраструктуры; реализацию мер налогового регулирования для участников кластеров; снижение административных барьеров; предоставление методической, информационно-консультационной, образовательной поддержки; реализацию мер, направленных на предупреждение рисков.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Дейнека О. І. Кластери та конкурентоспроможність прикордонних територій / О. І. Дейнека, В. В. Демченко // Регіональна економіка. — 2008. — № 2. — С. 276—279.
2. Єрмакова О. Методика оцінки ефективності кластерів як каталізаторів експортного потенціалу регіону / О. Єрмакова // Економіст. — 2009. — № 10. — С. 35—38.
3. Завьялов П. С. Проблемы международной конкурентоспособности товаропроизводителей / П. С. Завьялов // Маркетинг. — 1996. — №2. — С.20—32.
4. Зименков Р. И. Свободные экономические зоны / Р. И. Зименков. — М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2005. — 316 с.
5. Конкурентоспроможність національної економіки / За ред. д-ра екон. наук Б. Є. Кваснюка. — К.: Фенікс, 2005. — 582 с.
6. Малышкина Е. Об особых экономических зонах в Российской Федерации / Е. Малышкина // Транспорт Российской Федерации. — 2005. — № 7. — С.18—21.
7. Михайлов О. В. Основы мировой конкурентоспособности / О. В. Михайлов. — М. : Изд-во

«Познавательная книга плюс», 1999. — 492 с.

8. The Changing Role of Ports in Supply-chain Management: an Empirical Analysis / [Carbone V. and De Martino M.] // Maritime Policy and Management — 2003. — Vol. 30, N 4. — P. 305—320.

9. Casson M. The Role of Vertical Integration in the Shipping Industry / M. Casson // Journal of Transport Economics and Policy — 1986. — Vol. 20, N 1. — P. 7—29.

УДК 334.716:339.137.2

## ОЦІНКА КОНКУРЕНТНОЇ СТІЙКОСТІ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

*Кобець С.П.*

*Висвітлено результати апробації запропонованої автором методики оцінки конкурентної стійкості машинобудівних підприємств, що враховує вплив найважливіших факторів конкурентної стійкості підприємства та їх ієрархію. За допомогою запропонованої методики оцінено рівень конкурентної стійкості 10-ти вітчизняних машинобудівних підприємств та запропоновані заходи щодо підвищення цього рівня.*

**Ключові слова:** конкурентоспроможність підприємства, стійкість підприємства, конкурентна стійкість підприємства, методика оцінки конкурентної стійкості.

У сучасних економічних умовах, коли посилюються негативні тенденції у розвитку машинобудування, відбувається зниження обсягів експорту продукції, зменшуються обсяги виробництва, погіршуються фінансові результати, необхідно приділяти значну увагу питанням збереження та підвищення рівня конкурентної стійкості підприємств, що дозволить зберегти їх позиції у конкурентній боротьбі у перспективі. Збереження та підвищення рівня конкурентної стійкості можливо лише за наявності науково обгрунтованого методу оцінки цього рівня. Отже, оцінці рівня конкурентної стійкості повинно бути приділено максимум уваги при організації діяльності машинобудівного підприємства.

Питання оцінки конкурентної стійкості підприємств є об'єктом дослідження значної кількості науковців, зокрема О.В. Єфременко [1], Ю.А. Сімах [4], У.Л. Сторожилова [5] М.В. Чорна [6] та ін.

**Метою дослідження** є визначення рівня конкурентної стійкості машинобудівних підприємств та розробка управлінських рішень щодо підвищення цього рівня.

Для оцінки конкурентної стійкості машинобудівних підприємств використано запропоновану автором методика оцінки конкурентної стійкості [2], що враховує вплив найважливіших факторів конкурентної стійкості машинобудівних підприємств, їхню ієрархію та дозволяє оцінити окремо конкурентоспроможність, стійкість та конкурентну стійкість машинобудівного підприємства.

Запропонована методика передбачає розробку багаторівневої системи класифікації факторів конкурентоспроможності та стійкості машинобудівного підприємства, що враховують специфіку його діяльності. На основі спеціальної літератури [1,3,4,5,6] автором виділено 40 факторів конкурентоспроможності машинобудівного підприємства (фактори другого рівня), які за допомогою діаграми Ісікави були згруповані у 8 груп (фактори першого рівня) (конкурентоспроможність продукції, що виготовляє підприємство; виробничі фактори; фактори управління; фінансові фактори; маркетингові фактори; персонал; НДДКР; інноваційно-інвестиційні фактори).

Автором була зібрана інформація щодо кількісних значень зазначених факторів у 10 вітчизняних підприємств машинобудування за 10 років (2002-2012 рр.) і розрахований інтегральний показник конкурентоспроможності  $K_{int}$  та інтегральний показник стійкості  $C_{int}$  кожного машинобудівного підприємства.