

На правах рукописи

КУТИН Владислав Михайлович

**ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ РЕМОНТА КОРАБЛЕЙ И СУДОВ
В СИСТЕМЕ МОРСКОГО ХОЗЯЙСТВА АРКТИЧЕСКОГО
РЕГИОНА**

*Специальность 08.00.05 – экономика и управление
народным хозяйством (региональная экономика)*

А В Т О Р Е Ф Е Р А Т
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

**Апатиты
2011**

Диссертационная работа выполнена в Мурманском государственном техническом университете

Научный руководитель:

Заслуженный работник высшей школы РФ
доктор экономических наук, профессор
Савельева Светлана Борисовна

Официальные оппоненты:

доктор экономических наук
Храпов Владимир Евгеньевич

кандидат экономических наук
Щеголькова Ася Александровна

Ведущая организация:

Санкт-Петербургский государственный университет
водных коммуникаций

Защита состоится «30» марта 2011 г. в 10 часов на заседании диссертационного совета К 002.185.01 в Учреждении Российской академии наук Институте экономических проблем им. Г.П. Лузина Кольского научного центра РАН по адресу:

184209, Мурманская область, г. Апатиты, ул. Ферсмана, 24а

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке института.

Автореферат разослан «24» февраля 2011 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета К 002.185.01
кандидат экономических наук, доцент



И.А.Гущина

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. XXI век ознаменовался началом «битвы» за Арктику, борьбой за экономическое обладание морскими ресурсами и глобальным противостоянием цивилизаций на региональном уровне.

Именно в этой зоне извлекается около 80% газа и 60% нефти России, добывается более 90% никеля и базальта, около 96% платиновых металлов, 60% меди. А по существующим оценкам, территория, на которую претендует Россия в Арктическом регионе, может содержать почти 600 млрд. баррелей нефти.

Уникальность Арктики состоит также в том, что только в разведанных месторождениях природных ресурсов сосредоточены все российские месторождения алмазов, большая часть месторождений золота, 16% редкоземельных металлов, 19% ртути, 29% ниобия, 46% олова, 49% тантала, 15% каменного угля, апатиты, бокситы, слюда, исландский шпат, графит и другое минеральное сырьё, заготавливается основная часть пушнины, речной и морской рыбы, вырабатывается почти 20% электроэнергии.

Исторически Россия, занимая значительную территорию на суше, имеет относительно свободный выход к трём океанам, то есть потенциально является крупной морской державой. Однако, даже «Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года», не раскрывает перспективы развития морской идеи и связывает национальные интересы страны на море только с поддержанием государственного суверенитета на океанические пространства и земли. Такое узкое понимание проблемы обладания морем не позволяет сегодня России расширить своё влияние за пределы ближней морской зоны.

Задачи разведки, разработки и сохранения природных ресурсов, управления этими ресурсами, создания и использования искусственных островов, установок и сооружений, защиты и сохранения морской среды и многие другие, а также задачи обеспечения безопасности морской деятельности России и укрепления позиций в вопросах экономического обладания морем, требуют от нашего государства мощного флота.

Для поддержания в эксплуатационном состоянии судов специализированного флота и постоянной готовности боевых кораблей, подводных лодок Военно-Морского Флота, необходима отвечающая современным требованиям региональная морская инфраструктура. В Арктическом регионе вспомогательными предприятиями морехозяйственного комплекса, обслуживающими суда морского, торгового и других флотов, корабли Министерства обороны, иных

силовых министерств и ведомств, являются судоремонтные предприятия различных форм собственности.

Неустойчивое функционирование на протяжении 20 лет хозяйствующих субъектов судоремонта, является сложной проблемой развития экономики регионов России. В современных условиях бессистемность, противоречивость и сложность решения на практике вопросов морепользования, обуславливают **актуальность** исследования.

Актуальность работы состоит в том, что в исследовании предлагаются методологические подходы к формированию регионального кластера в акватории и на побережье Кольского залива в целях модернизации региональной системы базирования и ремонта кораблей и судов.

Целью диссертационной работы является решение научной проблемы рациональной организации экономического развития ремонта кораблей и судов в системе морского хозяйства Арктического региона.

Для достижения цели в исследовании **решаются следующие задачи:**

- на основе методологических подходов к исследованию экономического развития регионов выявить теоретические основы организации региональных систем морского хозяйства;

- определить значение прибрежно-портовой инфраструктуры в обеспечении экономической морской деятельности с учётом отечественного и зарубежного опыта региональной организации ремонта кораблей и судов;

- исследовать состояние и выявить особенности функционирования прибрежно-портовой инфраструктуры региона в динамике развития ремонта кораблей и судов на побережье Баренцева моря;

- выполнить оценку экономического потенциала судоремонтных предприятий для выявления особенностей формирования ремонтной базы флота на региональном уровне;

- выявить стратегические направления развития прибрежно-портовой инфраструктуры в условиях модернизации России в Арктическом регионе;

- определить перспективы реализации кластерных стратегий в сфере ремонта кораблей и судов в стратегии регионального развития.

Объектом исследования являются судоремонтные предприятия, функционирующие в системе морского хозяйства Арктического региона.

Предметом исследования является обоснование рациональной организации ремонта кораблей и судов на региональном уровне в условиях модернизации экономики России.

Исследование выполнено в соответствии с п. 3.3 Паспорта специальностей ВАК: «Пространственная организация национальной

экономики; формирование, функционирование и модернизация экономических кластеров и других пространственно локализованных экономических систем».

Степень разработанности проблемы. История первых попыток теоретического обоснования владения морем, отношений собственности на морское пространство, использования морских ресурсов и природных коммуникаций относится к концу XVII века (государственный деятель Голландии Гроций Гуго Гроот).

В основе геополитической традиции владения морем лежит концепция маринизма (А.-Т.Мэхэн, Ф.Коломб), положительным утверждением которой является тезис о том, что «сила на море решает судьбу истории» и «кто владеет морем, владеет всем».

Теории Ф.Коломба и А.-Т.Мэхэна активно изучались в начале XX века в США, Германии, Великобритании и СССР (Б.Б.Жерве, А.В.Немитц, Н.Л.Кладо), а после II Мировой войны в работах отечественных учёных (С.Г.Горшков, Е.М.Примаков, В.Н.Чернавин, Ф.Н.Громов).

Это позволило сформулировать основы концепции экономического обладания морем с учётом геополитических оснований регионального присутствия России в Арктике (С.Ю. Козьменко, Г.И. Полохович, В.С.Селин, А.А. Щеголькова).

Основой методологии регионального развития являются фундаментальные научные исследования академика РАН А.Г. Гранберга, а также работы в области рациональной организации экономики приморских регионов (А.Г.Столбов) и реализации кластерных стратегий на Севере России (С.Б.Савельева).

Организация ремонта кораблей и судов базируется на исследованиях А.П.Ермакова, Н.А.Жукова и В.Е.Храпова.

Методология исследования основывается на базовых принципах системного подхода к исследованию процессов формирования рациональной организации региональных систем морского хозяйства для экономического развития ремонта кораблей и судов в регионе.

Теоретические исследования посвящены проблемам организации региональных систем морского хозяйства, формированию и развитию составных элементов морской цивилизации в российских регионах, а также вопросам применения инструментов стратегии модернизации экономики России для дальнейшего развития прибрежно-портовой инфраструктуры системы морского хозяйства Арктического региона.

К защите предлагаются следующие научные положения, составляющие стратегическую идею диссертации:

1. Организация региональных систем морского хозяйства с учётом геополитических и экономических интересов России в Арктике является фактором противодействия экспансии ведущих морских держав и

предполагает создание мощной прибрежно-портовой инфраструктуры, включающей систему базирования и ремонта кораблей и судов.

2. Сопряжение функциональных направлений морской деятельности на региональном уровне в сфере ремонта кораблей и судов позволяет получить синергетический эффект в этой деятельности, что усилит инфраструктурное обеспечение деятельности флотов.

3. Основой рациональной организации ремонта кораблей и судов является региональный баланс состава специализированных флотов, потребности последних в ремонте, с одной стороны, и производственной мощности судоремонтных предприятий, с другой.

4. Реализация кластерных стратегий позволит использовать ресурс сетевой организации регионального пространства (акватории, побережья и прилегающей континентальной территории) для обеспечения ремонта кораблей и судов в целях достижения целей национальной морской политики.

Научная новизна исследования определяется следующими результатами теоретического и прикладного характера:

- определено значение ремонта кораблей и судов в составе прибрежно-портовой инфраструктуры региональных систем морского хозяйства, которые в совокупности всех составляющих (включая ремонт) представляют собой важнейший фактор противодействия экспансии ведущих морских держав в Арктике и отражают геополитические и экономические интересы России в этом регионе;

- обоснован порядок усиления инфраструктурного обеспечения деятельности флотов; экономическим содержанием этого порядка является получение синергетического эффекта за счёт сопряжения функциональных направлений морской деятельности и локализация этого эффекта в сфере ремонта кораблей и судов;

- выявлена роль соответствия состава специализированных флотов и потребностей последних в ремонте производственной мощностью судоремонтных предприятий – такой региональный баланс является основой организации ремонта кораблей и судов;

- стратегии формирования территориальных кластеров адаптированы к региональным условиям Арктики в качестве инструмента повышения уровня обеспечения ремонта кораблей и судов за счёт использования сетевой организации регионального пространства.

Элементы новизны содержатся в обосновании основных подходов к рациональной организации региональных систем морского хозяйства в соответствии с целями Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года и состоят в поддержании кораблей и судов арктической группировки флота в боевой и эксплуатационной готовности.

Апробация работы и практическая значимость исследования.

Результаты исследования были представлены на II и III Всероссийских научно-практических морских конференциях «Морская стратегия России и экономическая деятельность в Арктике» (Мурманск, 2008), «Стратегия развития России и национальная морская политика в Арктике» (Мурманск, 2010), на научно-практических конференциях профессорско-преподавательского состава Мурманского государственного технического университета (Мурманск, 2007-2009), Межотраслевого научно-информационного центра Пензенской государственной сельскохозяйственной академии (Пенза, 2008), а также использовались в лекциях на предприятиях и в организациях.

Основные положения и выводы диссертации докладывались в Правительстве Мурманской области, в Мурманской Областной Думе и в исследовательских подразделениях Кольского научного центра РАН.

Предложенные в работе методы и оценки нашли применение в Министерстве транспорта и связи Мурманской области при определении параметров системы базирования и ремонта судов Мурманской портовой особой экономической зоны, а также в Мурманском филиале ООО «Газфлот» в процессе обоснования производственного плана мероприятий переоборудования и модернизации буровых платформ на судоремонтных предприятиях региона.

По теме диссертации опубликовано 8 печатных работ с авторским участием 2,55 п.л., три работы опубликованы в журналах, рекомендуемых ВАК РФ.

Объём работы. Диссертация состоит из введения, трёх глав, заключения, списка использованной литературы из 168 наименований, 7 приложений, содержит 163 страницы, в том числе 15 рисунков и 21 таблицу.

II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обосновывается актуальность исследования, геополитическое значение судоремонта при экономическом освоении Арктики. Сформулирована цель исследования, которая состоит в решении научной проблемы рациональной организации экономического развития ремонта кораблей и судов в системе морского хозяйства Арктического региона, определена степень разработанности этой проблемы, а также сформулированы задачи, решаемые в диссертации для достижения поставленной цели, и научные положения, составляющие стратегическую идею исследования. Во введении изложены научная новизна и практическая значимость результатов исследования.

В главе 1 «Методологические подходы к исследованию экономического развития регионов» выявлены теоретические основы организации региональных систем морского хозяйства, определено значение прибрежно-портовой инфраструктуры в обеспечении экономической морской деятельности с учётом отечественного и зарубежного опыта региональной организации ремонта кораблей и судов.

Проблемы обладания морем требуют постоянного научного исследования с целью дальнейшего практического применения разработанных положений. История первых попыток теоретического обоснования владения морем уходит на несколько столетий назад. В конце XVII века государственный деятель Голландии Гроций Гуго Гроот утверждал, что море не может быть собственностью. В своих работах «Свободное море» и «Право войны и мира» он исследовал накопившийся опыт использования морей и рек, и тем самым, заложил основу новой науки – морской экономики.

Зарождение теории владения морем Ф.Колумба и морской силы А.-Т.Мэхэна происходило во времена, когда государственные деятели ещё не в полной мере осознавали важность разрешения проблемы обладания морем. Основой этих теорий стала концепция маринизма. Главным содержанием данного научного подхода к организации морской деятельности представлялось то, что «судьбы человечества решаются на просторах Мирового океана, а движущей силой прогресса является конкуренция между морской (островной, приморской) и сухопутной (континентальной) силами».

Стремление государства приобрести статус морской державы характеризует его как талассократическую (морскую) цивилизацию, основу экономического и социального развития которой составляет концепция «Sea Power» (морская мощь). Такому типу цивилизации противостоит теллурукратическая (континентальная) цивилизация и её основополагающая концепция «Heartland'a» (сердцевинной земли). В

результате противостояния этих цивилизаций разрешается вопрос о ключевом значении либо морского могущества, либо земной массы.

Главным и позитивным утверждений концепции «сердцевинной земли» является тезис о том, что «кто контролирует Восточную Европу, тот командует Heartland'om; кто контролирует Heartland, тот командует Мировым Островом (то есть Евразией и Африкой); кто контролирует Мировой остров, тот командует миром».

Такой мир, месторазвитие в экономическом смысле И.Валлерстайн назвал «мир-экономикой»; это геополитическая конструкция, имеющая собственную геоэкономическую доминанту, то есть в этом случае под воздействием объективных геополитических (главным образом географических) факторов формируется независимая и трудно подчиняемая модель; именно эта независимость ложится в основу экономического противостояния. Экономическое обладание этой территорией возможно только после политического (военного) захвата (оккупации), что невозможно по геополитическим соображениям, как теоретически доказано Х.Дж.Макиндером и подтверждено на опыте Первой и Второй мировых войн.

Необходимо отметить, что существуют различия в понятиях владения и обладания морем. Термин владения морем (геополитическая традиция) связан с возможностью мореплавания без каких-либо ограничений. Что же касается обладания морем (геоэкономическая традиция), то здесь речь идёт о доступе к природным ресурсам в Мировом океане, а также к склонам, шельфу, ложу и акватории моря.

Результаты научных исследований свидетельствуют о том, что геополитика и геоэкономика взаимосвязаны друг с другом. И то и другое – это система взглядов на цивилизованное развитие общества. Но, при этом, геополитика – определяется пространственными (географическими и др.) факторами (наличием природных ресурсов, конфигурацией территории и др.), а геоэкономика – экономическими факторами (...«включением национальной экономики и хозяйствующих субъектов в мировые интернационализованные воспроизводственные ядра...» и др.).

Единство взглядов на геоэкономiku состоит в утрате значения военной составляющей, а также в определении положения государств при нарастающей глобализации.

Глобализация вносит существенные изменения в социальную, экономическую и политическую деятельность общества, вызывает «тектонические сдвиги», «разрушает индустриальное общество по мере своего вступления в жизнь». Процессам глобализации подвержены экономики многих стран и их вооружённые силы. При этом,

государственные границы становятся всё более прозрачными, а национальные культуры пронизываются глобальным влиянием.

Исследуя современные политические процессы, С.Петчен выделил три модели человеческого сообщества: 1) традиционная – деление на суверенные государства; 2) модель, исходящая из человеческой индивидуальности и отрицающая какую-либо географическую связь; 3) модель регионов. В последние годы особую актуальность приобрела третья модель и связанные с ней понятия «регион» и «регионализация».

Процесс регионализации выступает альтернативой глобализации. Примером регионализации может служить создание Европейского Союза. Экономические связи между странами приобрели тесный и взаимовыгодный характер, а государственные границы стали более прозрачными. С течением времени эксперты заявили о складывании «Европы регионов». «Новый» регионализм, как средство противодействия глобализации, задал новый уровень и масштаб, в рамках которых протекают основные экономические процессы. В нём исследователи увидели системы и структуры с более локализованным и открытым для взаимодействия характером. Кроме того, «новый регионализм» начал своё проникновение и в морское мировоззрение, обозначая направление вектора развития экономики от приморских регионов к континентальному центру.

Основным подходом при выделении региональных систем хозяйствования, является природно-хозяйственный (различают также астрономический, физико-географический и климатический подходы), содержащий метод транспортно-хозяйственного тяготения территорий к морским коммуникациям. Этот метод заключается в выделении определённой территории в целях социально-экономического обеспечения всех видов морской деятельности. В этой связи, «районом тяготения» к морской деятельности, где происходит реализация «консенсуса суши и моря», выступает побережье.

Регион представляет собой определённую целостную геоторию (понятие, объединяющее понятия «территория», «акватория» и «аэротория») со своими специфическими признаками и взаимосвязью составляющих её элементов. Это абстрактное, по сути, понятие предполагает содержательную дополнительную интерпретацию при выделении и обособлении определённых типов регионов. Исходя из этого, регионы выделяются в зависимости от поставленных целей и задач.

Потребная территория для обеспечения целей морской деятельности выделяется в пределах прибрежной зоны. С позиций экономического подхода, её (прибрежной зоны) расширение научно обосновано на Кольском полуострове (эта позиция совпадает (50 км) с применяемым географическим подходом Института географии РАН), как минимум, на

длину Кольского залива (60 км или 32,4 мили от исходных линий), представляющего собой исходную точку Северного морского пути, основной транспортный ресурс региона. Именно в этой зоне локализуется ремонт кораблей и судов, как функциональное направление, обеспечивающее морскую деятельность в регионе.

Таким образом, пространство региона Кольского залива включает в себя акваторию Баренцева моря и территорию прибрежной зоны, расширение которой в сторону суши составляет до 60 км. Следовательно, акватория и побережье Кольского залива выделяется в качестве регионального образования по критерию природно-географического отличия от смежных территорий и по показателю дислокации флота и предприятий ремонта кораблей и судов.

Отсутствие в современной России разработанной на долгосрочную перспективу морской стратегии привело к тому, что осуществляемая хозяйствующими субъектами морская деятельность на протяжении длительного периода времени не координировалась с экономическими и политическими задачами.

Поэтому, в начале XXI века в России на государственном уровне впервые в отечественной истории был утверждён основной документ, определяющий политику нашей страны в области морской деятельности – это «Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года».

Морская деятельность Российской Федерации в названном документе представлена изучением, освоением и использованием Мирового океана в интересах безопасности, устойчивым экономическим и социальным развитием государства.

Однако, с российскими планами в Арктическом регионе не согласны Канада, Дания, Норвегия, США и некоторые другие страны, открыто заявляя о своих правах на ещё не окончательно исследованный регион. Так, например, министр иностранных дел Канады Питер Маккей отметил: «Вопрос и принадлежности Арктики ясен. Это наши канадские воды». Аналогичные по смыслу высказывания привёл и Копенгаген: «Дания продолжает настаивать на своём праве обладать теми же территориями». А журнал «Таймс», выражая точку зрения Вашингтона, недвусмысленно обвинил Россию в «намерении аннексировать весь Северный полюс». По мнению издания «Уорлд стрит рипорт», исход арктического спора решит не международное право, а военная мощь заинтересованных сторон. И она уже демонстрируется в виде различных учений и манёвров. Кроме того, Пентагоном, например, реализуется ряд программ, призванных обеспечить ведение боевых действий в арктических районах.

В результате обрели конкретные очертания непосредственные угрозы интересам России в Арктическом регионе: спорные вопросы в деле установления государственных границ на акватории Баренцева моря;

попытки отдельных государств изменить правовой статус Северного морского пути и архипелага Шпицберген.

Для комплексного решения проблемы изучения, освоения и эффективного использования ресурсов и пространств Арктического региона в интересах экономического развития, обеспечения безопасности страны и охраны её морских границ, Постановлением Правительства Российской Федерации от 10 августа 1998 года №919 была утверждена федеральная целевая программа «Мировой океан» и подпрограмма «Освоение и использование Арктики».

В период с 2008 по 2012 года реализуется третий этап программы, целью которого является рост морского потенциала России в соответствии со стратегией социально-экономического развития. Подпрограмма «Освоение и использование Арктики» также имеет цели и поставленные задачи, достижение которых осуществляется путем скоординированного выполнения комплекса взаимоувязанных по срокам, ресурсам и исполнителям мероприятий. Названные мероприятия сформированы в проекты.

Одним из ключевых проектов является проект «Развитие инфраструктуры арктической транспортной системы и обеспечение деятельности в Арктике». Его цель состоит в повышении эффективности и безопасности транспортных операций и иной деятельности в Арктике. Согласно проекту, важнейший элемент арктической транспортной системы – это Северный морской путь, включая инфраструктуру морского и смежных видов транспорта, подсистемы авиационного, навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения и управления движением морских, речных и воздушных судов.

Поэтому, организация региональных систем морского хозяйства с учётом геополитических и экономических интересов России в Арктике является фактором противодействия экспансии ведущих морских держав и предполагает создание мощной прибрежно-портовой инфраструктуры, включающей систему базирования и ремонта кораблей и судов.

В целях освоения и использования всего спектра природных ресурсов Арктического региона необходимо обеспечить выполнение долгосрочных задач в системе функциональных направлений национальной морской политики, представляющих собой различные сферы морской деятельности, связанные с их функциональным предназначением.

Морские перевозки являются составной частью транспортной артерии России. Динамика перевозки грузов всеми видами транспорта и грузооборот за период 1992-2009 гг., включая морской, приведена в таблице 1.

К 2015 году прогнозируется постепенное перемещение грузопотоков на Север и Дальний Восток с ростом объемов перевозок и грузооборота морским транспортом в 3,2 раза. При этом, перевозки грузов в контейнерах увеличатся с 30,3 млн. т. до 77,0 млн. т. в 2015 году и 150,0 млн. т. в 2030 году. Тем не менее, в России контейнерные перевозки пока отстают от мирового уровня, составляющего в среднем 50-60% от общего объема перевозок.

Таблица 1
Грузовые перевозки по видам транспорта (млн. тонн)

	1992	1995	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Транспорт - всего	15737	8814	7907	8978	9167	9300	9450	9451	7469
в том числе по видам:									
железнодорожный	1640	1028	1047	1221	1273	1312	1345	1304	1109
автомобильный	12750	6786	5878	6568	6685	6753	6861	6893	5240
трубопроводный	947	783	829	1024	1048	1070	1062	1067	985
морской	<i>91</i>	<i>71</i>	<i>35</i>	<i>29</i>	<i>26</i>	<i>25</i>	<i>28</i>	<i>35</i>	<i>37</i>
внутренний водный	308	145	117	135	134	139	153	151	97
воздушный	1,4	0,6	0,8	0,9	0,8	0,9	1,0	1,0	1,0

Для осуществления экономической морской деятельности в системе функциональных направлений национальной морской политики, России требуется обновление флота. Средний возраст морских судов под российским флагом превышает 24 года (расчётный срок службы 25-35 лет), тогда как в мире такой показатель составляет 18 лет (таблица 2).

Таблица 2

Численность и средний возраст ССП

Тип судна	Класс судна		
	М-СП	М-ПР	О-ПР
	количество/средний возраст судов	количество/средний возраст судов	количество/средний возраст судов
Самоходные			
Пассажирские	-	8/31,02	2/29,94
Сухогрузы	77/29,36	75/31,32	118/38,30
Танкеры	87/29,46	82/33,75	26/32,00
Буксирные	41/24,67	75/29,57	51/33,04
Несамоходные			
Сухогрузы	72/23,37	42/22,93	21/27,58
Танкеры	22/12,17	27/13,77	14/26,18
Всех судов	369/25,12	372/28,82	312/31,48

В Военно-Морском Флоте России ситуация с возрастом кораблей и судов также является критической. Так, Северный флот, дислоцированный в Арктическом регионе, по состоянию на 01 января 2011 года имел в своём составе более 50% кораблей и судов, средний возраст которых превышал 25 лет (таблица 3).

В настоящее время Россия контролирует немногим более 300 морских судов суммарным дедвейтом 10 млн. тонн. Ранее, к периоду распада СССР, флот имел 1800 морских транспортных судов суммарным дедвейтом 22,5 млн. т. и обеспечивал 40% внешнеторговых национальных перевозок. Сегодня доля таких перевозчиков под российским флагом в этих перевозках насчитывает примерно 4%.

Таблица 3

**Численность и средний возраст кораблей и судов,
входящих в состав Северного флота по состоянию на 01.01.2011 г.**

Состав флота	Возраст кораблей (судов), лет							Проц. соотно-е, %
	до 10	10-15	15-20	20-25	25-30	30-35	более 35	
НК	2	5	18	40	18	12	6	17
ВФ	2	5	17	20	12	14	30	71
ГС	-	-	10	-	24	23	43	6
УПАСР	-	-	10	35	30	15	10	6
Всего	4	10	55	95	84	64	88	401/100

Примечание: НК – надводные корабли, ВФ – вспомогательный флот, ГС – гидрометеорологическая служба, УПАСР – управление поисково-спасательных работ.

В целях восстановления флота Правительством Российской Федерации была утверждена Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы Российской Федерации на 2010 – 2015 гг.», где предусмотрены конкретные планы по обновлению флота (таблица 4). Программа оценивает общую потребность страны в новых гражданских судах и морских сооружениях в 518 единиц общей стоимостью 22,8 млрд.долл.США.

В сложившихся условиях особое значение в региональной системе морского хозяйства приобретает прибрежно-портовая инфраструктура, призванная обеспечивать экономическую морскую деятельность в Мировом океане.

При этом, сопряжение функциональных направлений морской деятельности на региональном уровне в сфере ремонта кораблей и судов позволяет получить синергетический эффект в этой деятельности, что усилит инфраструктурное обеспечение деятельности флотов.

Таблица 4

Динамика постройки судов и плавсредств в СССР и России и прогноз потребностей

Типы	1971-1977 гг	1976-1980 гг	1981-1985 гг	1986-1990 гг	1991-1995 гг	1996-2000 гг	Прогноз на 2008-2020 гг
Морские транспортные суда: количество	215	136	88	57	19	27	273
суммарный дедейт, млн т	2,72	2,46	1,85	1,48	0,171	0,272	
Суда внутреннего, смешанного «река-море» плавания: количество	113	94	94	94	66	33	
суммарный дедейт, млн т	0,46	0,34	0,41	0,52	0,255	0,114	
Промысловые суда: количество	753	577	480	563	262	45	184+35
суммарный дедейт, млн т	471	471	426	463	96	19	НИС+208 рыбоох р.
Суда вспомогат-го флота морские (ледоколы, лоцмейст-е и т.п.)							189+25 патруль ных
Технические средства освоения шельфа и обслужив-е суда							145

В главе 2 «Тенденции и динамика экономического развития ремонта кораблей и судов на побережье Баренцева моря» исследовано состояние и выявлены особенности функционирования прибрежно-портовой инфраструктуры региона в динамике развития ремонта кораблей и судов на побережье Баренцева моря, выполнена оценка экономического потенциала судоремонтных предприятий для выявления особенностей формирования судоремонтной базы флота на региональном уровне.

Ядром прибрежно-портовой инфраструктуры являются системы базирования флота и терминалы. Морские порты, как структурные компоненты инфраструктуры, играют важную роль в развитии экономики региона.

В Арктике экономическую морскую деятельность по обслуживанию судов, используемых в целях торгового мореплавания, комплексному обслуживанию судов рыбопромыслового флота, обслуживанию пассажиров, осуществлению операций с грузами, в том числе для их перевалки, и других услуг, реализуют порты Мурманск, Архангельск, Кандалакша, Амдерма, Нарьян-Мар, Хатанга и другие.

В акватории Баренцева моря расположен Мурманский морской порт, содержащий причалы морского рыбного и торгового портов, нефтебазы, судоремонтных предприятий, пассажирского района, воинских частей и различных городских организаций.

На Арктическом региональном направлении национальной морской политики, помимо терминалов обслуживанием морских и речных портов занимаются припортовые железнодорожные коммуникации, сортировочные и узловые станции, совмещающая одновременно функции припортовых и портовых станций.

В структуре прибрежно-портовой инфраструктуры морехозяйственного комплекса региона наряду с предприятиями социального обеспечения плавсостава (детские сады, туристические базы, библиотеки, спортивно-оздоровительные комплексы, музеи истории порта и многие другие), различают такой важный компонент как судоремонтные предприятия.

В прибрежной зоне Баренцева моря количество хозяйствующих субъектов ремонта кораблей и судов постоянно возрастает. Так, по состоянию на 01 февраля 2011 года только под наблюдением Мурманского филиала Российского морского регистра судоходства находилось более 70 предприятий. Однако, в количественном выражении отечественный судовой ремонт за период с 2004 по 2010 года значительно снизился со 131 судна до 97 в год.

Следует подчеркнуть, что в последние годы наметилась тенденция к увеличению количества заключаемых контрактов, связанных с государственным оборонным заказом (таблица 5). Это позволяет крупным предприятиям оборонно-промышленного комплекса, осуществляющих ремонт кораблей и судов Военно-Морского Флота, постепенно улучшать своё финансовое положение.

Таблица 5
Объёмы финансирования Северного флота на ремонт кораблей и судов за период 2008 – 2010 гг. (в тыс. руб.)

Состав флота	2008		2009		2010		Всего	
	Сумма	%	Сумма	%	Сумма	%	Сумма	%
НК	249988	61	743665	83	1069555	81	2063208	79
ВФ	47827	12	71593	8	186480	14	305900	11
ГС	86050	21	25637	3	13450	1	125137	6
УПАСР	23790	6	50183	6	48000	4	121973	4
Всего	407655	100	891078	100	1317485	100	2616218	100

Примечание: НК – надводные корабли, ВФ – вспомогательный флот, ГС – гидрометеорологическая служба, УПАСР – управление поисково-спасательных работ.

В сложившихся условиях всесторонней модернизации экономики России, оценка экономического потенциала судоремонтных предприятий поможет определить основные стратегические направления развития хозяйствующих субъектов ремонта кораблей и судов и прибрежно-портовой инфраструктуры морехозяйственного комплекса региона в целом.

На примере трёх предприятий («35 судоремонтный завод» ОАО «Центр судоремонта «Звёздочка», ОАО «10 судоремонтный завод», ОАО «82 судоремонтный завод») проведённый анализ производственных финансово-экономических показателей деятельности за 2008 – 2010 года свидетельствует о тяжёлом положении судоремонтных предприятий (таблица 6). Критическими являются показатели процента использования мощностей, среднего возраста персонала, размера балансовой прибыли. Особую озабоченность вызывает низкая загруженность предприятий ремонта кораблей и судов в Арктическом регионе ввиду нерационального их распределения.

Поэтому, основой рациональной организации ремонта кораблей и судов является региональный баланс состава специализированных флотов, потребности последних в ремонте, с одной стороны, и производственной мощности судоремонтных предприятий, с другой.

Таблица 6

Сравнительный анализ средних значений показателей производственной финансово-экономической деятельности ОАО «82 судоремонтный завод», ОАО «35 судоремонтный завод» и ОАО «10 судоремонтный завод» за 2008 – 2010 года

Показатели	82 СРЗ	35 СРЗ	10 СРЗ
Кол-во произведённых ремонтов кораблей и судов, шт	15	15	9
Процент использования производственных мощностей, %	60,7	46	48,4
Среднесписочная численность персонала, занятого в судоремонтном производстве, чел	600	268	544
Средний возраст персонала, занятого в судоремонтном производстве, лет	47	49	45
Средняя заработная плата на предприятии, руб.	20098	22407	18051
Балансовая прибыль (убыток) на конец года, млн. руб.	-101204	-60513	-189082

В главе 3 «Модернизация прибрежно-портовой инфраструктуры Арктического региона» выявлены стратегические направления развития прибрежно-портовой инфраструктуры в условиях модернизации России в Арктическом регионе, определены перспективы реализации кластерных стратегий в сфере ремонта кораблей и судов в стратегии регионального развития.

Главная цель модернизации ремонта кораблей и судов заключается в создании конкурентоспособного облика судоремонтных предприятий на основе технического перевооружения, оптимизации производственных мощностей и развитии научно-технического потенциала для полного удовлетворения потребителей в услугах по ремонту кораблей и судов.

Одно из направлений реализации Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и дальнейшую перспективу – проведение структурных преобразований и оптимизация потенциала отрасли. Это позволит создать условия для сохранения и развития высокотехнологичных производств и конкурентоспособных предприятий, обеспечивающих удовлетворение потребностей в ремонте кораблей и судов на внутреннем и мировом рынках.

Преобразования и оптимизация предполагают объединение хозяйствующих субъектов ремонта кораблей и судов в группы для достижения поставленных целей и концентрации совместных усилий в рамках обеспечения экономической морской деятельности. На практике это приводит к созданию корпораций (концернов, холдингов и т.п.), кластеров, а также общественных (неприбыльных) организаций (учреждения, которым на законодательном уровне запрещено заниматься хозяйственной деятельностью).

Кластер – это сеть организаций, взаимодействующих друг с другом в рамках единой цепочки создания стоимости, материально представляющий собой промышленную группу географически соседствующих взаимосвязанных компаний и связанных с ними организаций, действующих в определённой сфере и характеризующихся общностью деятельности и взаимодополняющих друг друга.

В 2008 году Министерством экономического развития и торговли Российской Федерации совместно с Комитетом Совета Федерации по делам Севера и малочисленных народов, Центром экономики Севера и Арктики, а также Государственным Университетом «Высшая школа экономики», в рамках программы канадско-российского сотрудничества в области развития Северных территорий (NORDEP) были разработаны «Методические рекомендации по реализации кластерной политики в северных субъектах Российской Федерации» (далее по тексту «Методические рекомендации...»). 16 июля 2009 года создана Межведомственная рабочая группа, в состав которой вошли представители всех регионов России, Министерства экономического развития, государственных корпораций и ряда консалтинговых компаний. Главной задачей рабочей группы явилась выработка государственной политики в сфере развития предпринимательской деятельности в региональных кластерах.

Мобилизация нового ресурса сетевой организации пространства (акватории, побережья и континентального шельфа), обеспечит реализацию целей национальной морской политики путём создания в регионе кластеров конкурентоспособности.

В целях качественного выполнения задач по внедрению кластерной стратегии в экономику регионов в сфере ремонта кораблей и судов, необходимо соблюдение поэтапности перехода, осуществление качественной диагностики, оценка уровня социально-экономического развития региона, а также проведение комплекса исследований. После проведения аналитических работ, следует переходить к разработке региональной кластерной стратегии развития ремонтных баз флотов (военно-морского, торгового и т.д.) и созданию его (кластера) модели.

Предлагаемый вариант региональной кластерной стратегии состоит из пяти разделов: анализ проблем судоремонтных предприятий (оценка внутренних и внешних факторов, определяющих развитие предприятий; вероятные сценарии развития предприятий на долгосрочную перспективу; целевой сценарий развития предприятий); кластеры в сфере ремонта кораблей и судов – основа конкурентоспособного развития региона (общие положения о формируемых кластерах; главные направления развития кластерных образований; задачи участникам кластеров в сфере ремонта кораблей и судов; ожидаемые результаты от реализации кластерных проектов); цели и задачи органов государственной власти, основные направления (система мер регионального управления развитием кластеров в сфере ремонта кораблей и судов в соответствии с целевым сценарием развития судоремонтных предприятий; анализ соответствия кластерной стратегии развития ремонтных баз флотов основным положениям и направлениям развития региона); механизмы реализации региональной кластерной стратегии (структура системы исполнения; механизм реализации региональной кластерной стратегии; организация управления региональной кластерной стратегией); контроль за исполнением стратегии и предполагаемые результаты деятельности кластера (контроль и оценка эффективности реализации региональной кластерной стратегии; общие параметры финансирования на период реализации кластерных проектов).

Реализация целей стратегии модернизации экономики России на региональном уровне имеет выраженные стратегические, геополитические и экономические аспекты.

Во-первых, замена систем навигации с «GPS» на ГЛОНАСС в рамках модернизации оборудования кораблей и судов будет способствовать большей включённости флота в российскую систему навигационного обеспечения. Это также существенно повысит мобилизационную готовность судов и, следовательно, укрепит боевую

устойчивость региональной группировки флота в системе национальной безопасности России в Арктике.

Во-вторых, формирование и развитие регионального кластера способствует увеличению численного состава кораблей и судов, занимающихся всеми видами морской деятельности, при этом, возрастает степень освоённости регионального пространства и уровень доминирования России в Арктике.

Это способствует усилению «эффективной оккупации» регионального пространства и является фактором укрепления территориальной целостности страны.

В-третьих, создание региональных кластеров в сфере ремонта кораблей и судов позволит вернуть из иностранных в российские порты до 8% судов, что, соответственно, в регионах будет способствовать увеличению числа рабочих мест в объёме до 8%.

Это позволит создать в акватории Кольского залива мощную систему базирования и ремонта в рамках портовой особой экономической зоны, что явится средством повышения конкурентоспособности последней в системе регионального хозяйства.

Таким образом, реализация кластерных стратегий позволит использовать ресурс сетевой организации регионального пространства (акватории, побережья и прилегающей континентальной территории) для обеспечения ремонта кораблей и судов в целях достижения целей национальной морской политики.

В итоге, создание региональных кластеров в сфере ремонта кораблей и судов обеспечит: рост численного состава судов в Арктическом регионе; усиление боевой устойчивости российского флота в целом; повышение качественного уровня мобилизационной готовности флота; увеличение степени освоения пространства Арктики; доминирование России в арктической акватории; увеличение числа рабочих мест в объёме до 8%.

В результате, через рост национального могущества, Россия будет противостоять глобальному превосходству ведущих мировых держав и укрепит региональное присутствие страны в Арктике.

В заключении представлены основные выводы и результаты проведённого исследования.

1. При реализации стратегии модернизации в морской деятельности следует особо учитывать нарастающее противостояние в борьбе за контроль над морским пространством и ресурсами, причем реальная угроза исходит от морских держав. Следовательно, известный тезис «кто владеет морем, владеет всем» сегодня даже для континентальной России превращается из умозрительного в реальный принцип национальной морской политики, а региональные экономические конфликты в прибрежных водах России приобретают реальные очертания. В этом состоят методологические основы построения региональных систем морского хозяйства, как средства противодействия вызовам и угрозам с морских и океанских направлений, при этом прибрежно-портовая инфраструктура, включающая систему базирования и ремонта, имеет важнейшее значение.

2. Модернизация прибрежно-портовой инфраструктуры состоит в объединении производственного, экономического и технического потенциала обеспечивающих, в том числе и судоремонтных, мощностей специализированных флотов. Синергетический эффект от такого объединения, который образуется в результате сопряжения функциональных направлений морской деятельности и локализуется на региональном уровне, позволяет привести инфраструктурное обеспечение (ремонта кораблей и судов) региональной группировки флота в соответствие с требованиями национальной безопасности.

3. При обосновании рациональной организации ремонта кораблей и судов «глобальному превосходству (наступлению)» на море следует предпочесть усиление «регионального присутствия», что предполагает усиление диверсификации загрузки и использования регионального пространства (в частности акватории и побережья Кольского залива при решении задач ремонта кораблей и судов) и соответствия (то есть баланса) состава специализированных флотов и потребности последних в ремонте, с одной стороны, с производственной мощностью судоремонтных предприятий, с другой.

4. В целях обеспечения устойчивого функционирования судоремонтных предприятий, необходимо осуществить переход к формированию кластеров конкурентоспособности. Успешная реализация кластерных стратегий на российском Севере, может принести значительные результаты по сравнению с защитой интересов отдельных отраслевых рынков или групп производителей. Указанный подход позволит, с одной стороны, сохранить активную роль государства в регулировании темпов и качества развития судоремонтной отрасли, а с другой стороны, обеспечить необходимый уровень внутренней

конкуренции как залога повышения конкурентоспособности российского судоремонта на международном рынке.

5. Для активизации сетевого ресурса побережья, акватории и прилегающей континентальной территории и достижения целей национальной морской политики России в Арктике, необходима разработка кластерной стратегии развития судоремонтных баз флотов. За счёт синергетического объединения уникальных локальных (местных) факторов производства достигается создание конкурентных преимуществ на определённых территориях (акваториях).

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДИССЕРТАЦИИ ОТРАЖЕНЫ В СЛЕДУЮЩИХ ПУБЛИКАЦИЯХ АВТОРА:

- в изданиях, рекомендованных ВАК РФ

1. Развитие судоремонтной базы в системе регионального морского хозяйства//Вестник ИНЖЭКОНА, 2009, №-1(28), - 0,4 п.л.
2. Судоремонтные предприятия в системе национальной безопасности России//Морской сборник, 2010, №-9, - 0,8/0,4 п.л.
3. Особенности реализации кластерных стратегий на Севере//Рыбное хозяйство, 2010, №-4, - 0,6/0,3 п.л.

- в прочих изданиях:

4. Анализ расходов ФГУП «82 Судоремонтный завод»//Центральный справочно-информационный фонд Министерства обороны Российской Федерации, Сборник рефератов депонированных рукописей. М.: ЦВНИ МО РФ, 2007, Серия Б, Выпуск №-79, - 0,4 п.л.
5. Проблемы судоремонта Министерства обороны на микроуровне и пути их решения//Материалы II Всероссийской научно-практической конференции «Морская стратегия России и экономическая деятельность в Арктике». Мурманск, 4-5 июня 2008, - 0,3 п.л.
6. Проблемы обеспечения экономической безопасности судоремонтных предприятий Министерства обороны//Материалы IV Всероссийской научно-практической конференции «Правовые и социально-экономические проблемы современной России: теория и практика». Пенза, июнь 2008, - 0,3 п.л.
7. Факторы, влияющие на реализацию экономических интересов судоремонтных предприятий Министерства обороны//Материалы V Всероссийской научно-практической конференции «Проблемы экономики и статистики в общегосударственном и региональном масштабах». Пенза, ноябрь 2008, - 0,3 п.л.
8. Национальная безопасность России и морская стратегия государства//Материалы III Всероссийской морской научно-практической конференции. Мурманск, 14-15 сентября 2010, - 0,3/0,15 п.л.