

Посилання на статтю

Покотілов І.Ф. Принципові підходи до підвищення конкурентоспроможності суднобудівної галузі України / І.Ф. Покотілов // Управління проектами та розвиток виробництва: Зб.наук.пр. – Луганськ: вид-во СНУ ім. В.Даля, 2010. – № 3(35). – С. 125-130. - Режим доступу: <http://www.pmdp.org.ua/images/Journal/35/10pipsgu.pdf>

УДК 629.12:656

І.Ф. Покотілов

ПРИНЦИПОВІ ПІДХОДИ ДО ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ СУДНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Показано, що формування кластерного підходу до суднобудівної галузі підвищить конкурентоспроможність галузі та економіки України. Розроблено механізм функціонування кластеру та факторна модель створення конкурентоспроможності суднобудівної галузі України. Рис. 1, табл.1, дж. 7.

Ключові слова: суднобудівна галузь, кластер, детермінанти, конкурентоспроможність, факторна модель

И.Ф. Покотилов

ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПОДХОДЫ К ПОВЫШЕНИЮ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ

Показано, что формирование кластерного подхода к судостроительной отрасли повысит конкурентоспособность отрасли и экономики Украины. Разработан механизм функционирования кластера и факторная модель конкурентоспособности судостроительной отрасли Украины. Рис. 1, табл.1, ист. 7.

I.F. Porotilov

PRINCIPLE APPROACHES TO INCREASING COMPETITIVENESS OF SHIPBUILDING BRANCH IN UKRAINE

It's shown that forming of cluster approach to shipbuilding will increase competitiveness of the branch and economy of Ukraine. Mechanism of the shipbuilding cluster's functioning and factor model of the shipbuilding competitiveness in Ukraine are proposed.

Постановка проблеми у загальному виді. Конкурентоспроможність держави та її окремих галузей є основним важелем у світовому розподілі праці. У сучасності отримали розвиток нові більш жорсткіші форми конкуренції та роль держави у регулюванні економіки стала вагомішою.

Розробка, створення проектів та моделей конкурентоспроможних галузей відповідно до геополітичних особливостей держави у глобальному світовому ринку є найважливішою задачею.

Аналіз останніх досліджень в яких запропоновано вирішення проблеми, та виділення невирішеної частини. Розвиток морської індустрії країн світу визначає підвищення ролі суднобудівної галузі в економіці держави. Розглядаючи стан суднобудівної галузі в Україні, треба зауважити, що в країні не приділяється потрібної уваги до формування та розвитку національної морської індустрії, через що суднобудівна галузь занепадає. Задекларовані нормативні акти не втілюються в життя, немає системного підходу до розвитку морської індустрії взагалі, хоча вона формує стійкий сектор у економіці країни та високу частку у ВВП.

Сучасні проблеми вітчизняної морської галузі розглянуті у роботах провідних українських вчених, присвячені аналізу стану морської галузі та підкреслюють важливість морської індустрії для економіки України. Стратегічний підхід до суднобудівної галузі передбачає моделювання та прогнозування її функціонування, але стратегія та модель розвитку суднобудівної галузі в Україні відсутні.

Основна частина дослідження. Впровадження нових технологій і модернізація технічної бази суднобудівної галузі за умови державної підтримки, є головною рушійною силою національної економіки. Прикладом підтримки державою суднобудівної галузі є Південна Корея, яка двадцять останніх років знаходиться у трійці світових лідерів у світовому розподілі суднобудування та останні сім - на першому місці. Місце держави у створенні умов для виробництва сучасної конкурентоспроможної продукції і головна роль металургії та суднобудівництва підкреслюється у монографіях сучасних зарубіжних вчених, де основні позиції відводяться виробничим секторам і, насамперед, суднобудівній галузі [1].

Розглядаючи зростання економіки Китаю, можна відмітити що частка морської індустрії у ВВП склала 10,1% та досягла близько 346,2 млрд.дол. у 2007 року, зайнятість населення у галузі досягла 31,5 млн. чол. [3].

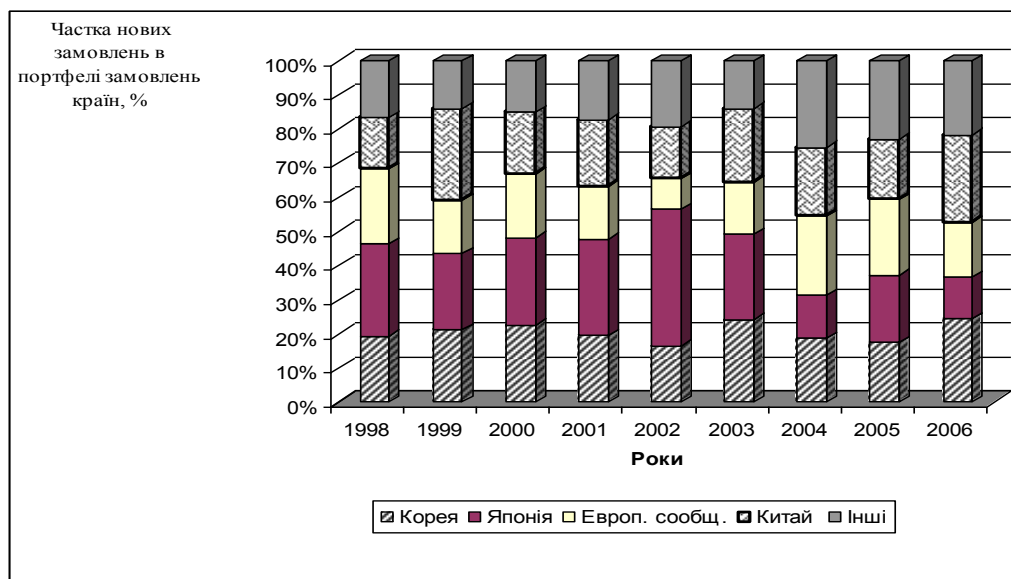


Рис. 1. Частка замовлень на будівництво нових суден в портфелі країн [2]

Після початку реформ у 2005 року (прийняття міжнародного реєстру суден Росії, програми підтримки суднобудування та інші) морська галузь Росії стала відроджуватися. Реформи торкнулися так само організаційної структури і надання дотацій суднобудуванню. По оцінках експертів, в результаті реструктуризації галузі до 2015 року загальний об'єм російського суднобудування зросте більш ніж в два рази, а частка цивільних суден підніметься до 34 відсотків. У 2010 р. на науку, інноваційні проекти і федеральні цільові програми виділяється 1,1 трлн руб. Подальший розвиток суднобудівної галузі у Росії планується за рахунок створення морського кластеру [4].

Під кластером розуміється мережа незалежних виробничих підприємств або фірм, що надають послуги (включаючи їх постачальників) та їх споживачів, а також творців інтелектуальних технологій (університети, науково-дослідні інститути, інжинірингові компанії), що взаємодіють один з одним в рамках єдиного ланцюга створення вартості продукту. Світовий досвід при побудові кластера вказує на необхідність об'єднати виробничі бізнес-проекти в конкретній технологічній сфері, фундаментальні розробки і сучасні системи проектування нових продуктів і підготовку виробництва цих продуктів у рамках одного особливого поля.

Суднобудування є високотехнологічною галуззю і одним з найважливіших виробничих секторів промисловості, що впливає на металургійні, машино-, електро-, приладобудівні заводи та інші. У грудні 1994 року Європейський Союз, Норвегія, США, Японія, Південна Корея та Китай створили спеціальні регуляторні умови для розвитку морської індустрії, як єдиного комплексу (кластера) взаємообумовлених видів економічної діяльності.

В європейському морському секторі зайнято близько 5 млн.чол, крім того до 3,5 млн.чол. у суміжних галузях. Економічну важливість морського кластеру Європи підтверджує Європейська організація металовиробників, де працює 1,3 млн. робітників і створюється додана вартість продукту на 70 млрд. євро, у портах зайнятість населення складає до 2,5 млн. чол., які створюють додану вартість 111 млрд. євро [5]. В 1991 році у партнерах Херсонського суднобудівного об'єднання було близько 150 заводів, об'єднань та комбінатів, розміщених по всій країні [6]. Що було ознакою зародження кластеру в Україні.

Головним напрямком державної політики з підвищення національної конкурентоспроможності суднобудівництва повинно бути створення кластеру, що сприятиме швидкому розвитку промисловості та підвищенню макро- та мікропоказників. Це допоможе підняти рівень малого та середнього бізнесу, як основного важеля підприємництва та підвищення зайнятості населення.

Прибуток від побудови суден невисокий, але дозволяє державі мати великі податки і високу зайнятість населення. На момент становлення України 1991 р. на підприємствах суднобудівної галузі працювало 270 тис. чол., в даний момент близько 50 тис. чол. [6]. При цьому необхідно врахувати, за умови розвитку даного сектору економіки, кожне з них спроможне створити 3-5 робочих місць в інших галузях (машинобудуванні, металургії, та інші), і це є додатковим чинником розвитку економіки в цілому [2].

На основі аналізу міжнародного досвіду та використовуючи концепцію М. Портера, розглянемо проект кластерного підходу до моделі конкурентоспроможності суднобудівної галузі [7] (рис. 2, 3).

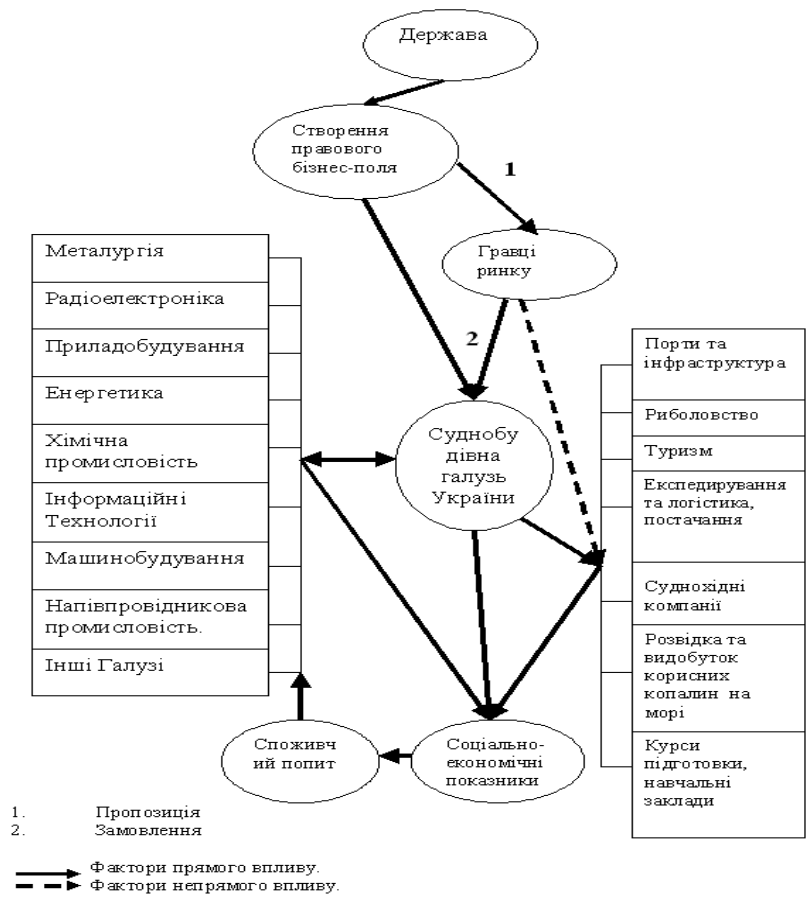


Рис. 2. Схематичне представлення механізму функціонування кластеру суднобудівної галузі

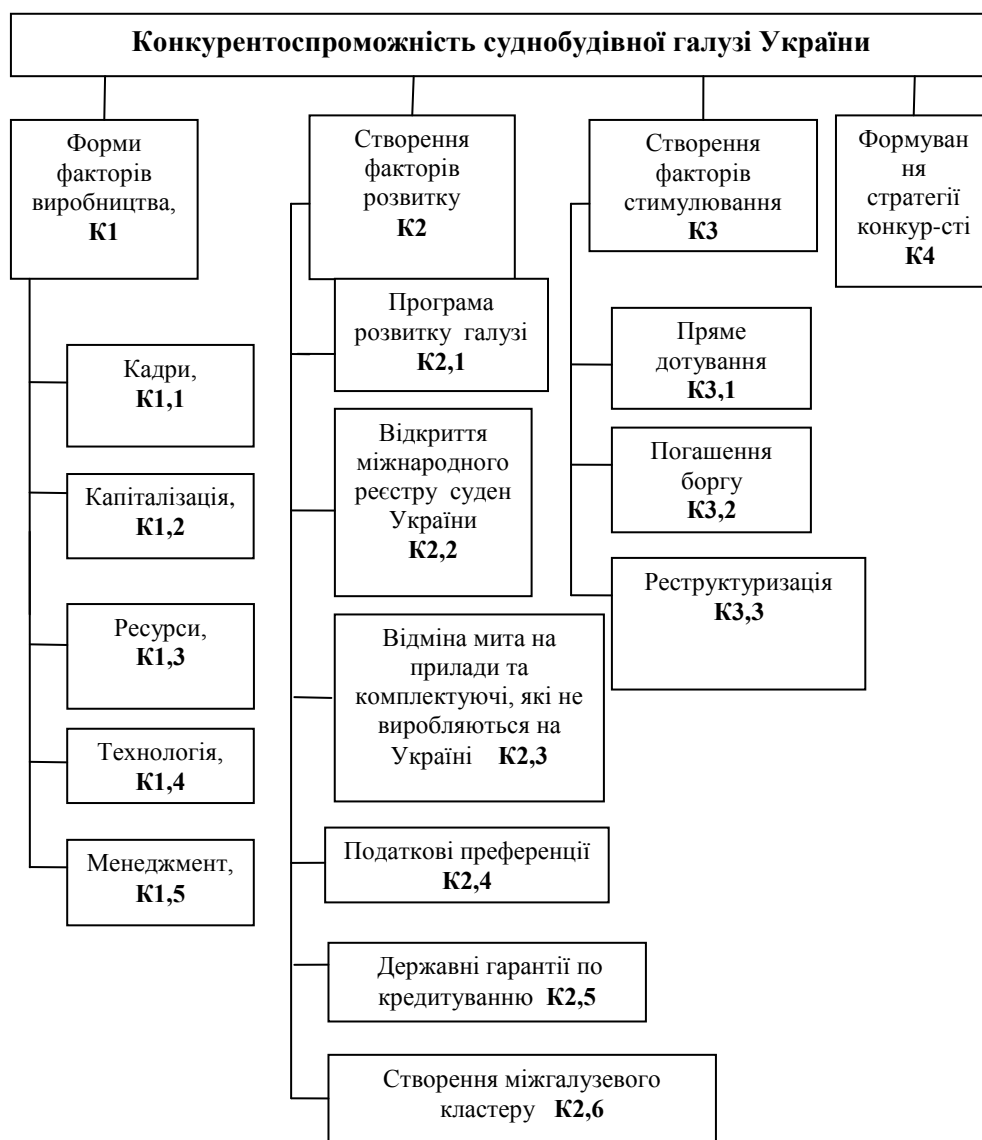


Рис. 3. Блок-схема факторної моделі створення конкурентоспроможності суднобудівної галузі України

Факторна модель розглядає два рівня реалізації:

– на першому рівні формуються основні детермінанти конкурентоспроможності;

– на другому рівні визначаються основні складові групи факторів формування конкурентних переваг суднобудівної галузі.

Єдиним методом оцінки якісної характеристики даної моделі є система експертного оцінювання (табл. 1).

Таблиця ранжування факторів розвитку суднобудівної галузі

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	$\sum_{j=1}^m x_{ij}$	\bar{x}_{ij}
Кадри	6	7	5	4	5	7	8	4	7	6	59	5,9
Ресурси	7	8	7	6	6	5	5	8	7	6	65	6,5
Технології	10	9	8	8	8	9	9	8	8	7	84	8,4
Формування стратегії	9	7	8	7	9	8	9	8	8	9	82	8,2
Програма розвитку	8	7	7	6	8	7	8	7	7	8	73	7,3
Відкриття міжнародного реєстру України	10	9	8	9	9	10	9	10	9	8	91	9,1
Відміна мита	5	6	5	6	6	7	6	5	4	6	56	7,3
Податкові преференції	9	10	10	9	10	10	10	9	10	10	97	9,1
Гарантії по кредитуванню	9	8	9	7	8	9	9	8	7	9	83	8,3
Створення міжгалузевго кластеру	9	7	9	8	6	9	9	10	9	8	84	5,6

$$1. \bar{x} = \frac{\sqrt{\sum_{i=1}^5 x_i}}{5} \text{ – середнє значення оцінки фактора}$$

2. Перевірка узгодженості думок експертів за коефіцієнтом конкордації:

$$W = \frac{\sum_{i=1}^n (\sum_{j=1}^m x_{ij} - \frac{m(n+1)}{2})^2}{m^2(n^3 - n)}$$

де, m =10 – експерти; n=10 – фактори;

$$\frac{m(n+1)}{2} = \frac{10(10+1)}{2} = \frac{110}{2} = 55$$

$$W = \frac{12}{99000} [(59 - 55)^2 + (65 - 55)^2 + (84 - 55)^2 + (82 - 55)^2 + (73 - 55)^2 + (91 - 55)^2 + (56 - 55)^2 + (97 - 55)^2 + (83 - 55)^2 + (84 - 55)^2] = 0,811$$

Узгодження думок експертів досить висока (W→1) Даний факт визначає тенденції економічного зростання, з точки зору структури створення продукту і пропорційності його розподілу на поточне споживання та накопичення. Воно характеризується наступними рисами:

- синтетичною категорією, яка відображає соціально-економічний розвиток;
- ефективністю функціонування ринків праці, грошей і товарів;

– відображає тенденцію розвитку у часі.
Оцінка значимості W :

$$\chi^2 = m(n - 1)W = 10(10 - 1) * 0,811 = 72,99$$

$$\chi_{кр}^2(9; \alpha = 0,05) = 16,92,$$

$\chi^2 > \chi_{кр}^2$ – має місце висока кореляційна залежність досліджуваних факторів і W – статистично значимий.

За даними експертної оцінки реалізація запропонованої моделі повинна створити умови для отримання мультиплікативного ефекту. Провівши рангову кореляцію можна виділити основні фактори впливу та їх складові до кластерного розгляду досліджуваної проблеми.

Висновки та пропозиції. Запропоновано механізм функціонування кластеру суднобудівної галузі та факторну модель оцінки різних ресурсів (детермінантів) її формування, що дозволяє оцінити вплив кожного із детермінантів або їх комбінації на конкурентоспроможність суднобудівної галузі.

Показано що для підвищення конкурентоспроможності суднобудівної галузі необхідні наступні заходи державного регулювання:

- розробити та прийняти на державному рівні стратегію розвитку, програму підтримки, механізми пільгового оподаткування та дотації суднобудівної галузі, гарантії по кредитах;
- прийняти міжнародний (відкритий) реєстр суден України;
- розвинути систему лізингу побудови морських, річкових та промислових суден на українських верфях;
- впровадити кластерний підхід до розвитку галузі для підвищення конкурентоспроможності суднобудування;
- дотримуватися практиці світових лідерів суднобудування і приєднатися до «Угоди щодо відносно нормальних умов конкуренції у комерційному суднобудуванні і судноремонті».

ЛІТЕРАТУРА

1. Kyuon-ho Shin, Paul Siccantel. The steel and shipbuilding industries of South Korea: Rising east asia and globalization. 2009 p. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://jwsr.ucr.edu/archive/vol15/Shin_Ciccantell-vol15n2.pdf.
2. Покотілов І.П. Антикризові заходи у суднобудівній галузі України / І.П. Покотілов, Т.А. Піддубняк // Таврійський науковий вісник: Науковий журнал. – Херсон: Айлант, 2009. – № 67. – С.301-308
3. На морское хозяйство Китая приходится свыше 10% ВВП страны. – Агенство Синьхуа. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.crc.mofcom.gov.cn/crweb/scor/info/Article.jsp?a_no=151514&col_no=64.
4. Усманова Эльви. Кластерный подход / Эльви Усманова // Наука и технология РФ. 02.10.09 p. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.strf.ru/innovation.aspx?CatalogId=370&dno=24270>.
5. Final Report, September 2008, Lloyd's register Fairplay. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ec.europa.eu/transport/maritime/studies/doc/policy/2008_09_summary_optimar_en.
6. Циганков Г.И. Херсонский судостроительный завод / Г.И. Циганков и др. – Симферополь: Таврида, 1993. – 290 с.
7. Портер М. Конкурентная Стратегия. Методика анализа отраслей конкурентов / М. Портер. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2005. – 452 с.

Стаття надійшла до редакції 23.08.2010 р.