



СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ СОЗДАНИЯ КЛАСТЕРА СУДОСТРОЕНИЯ И СУДОРЕМОНТА В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Н.О. Ли, аспирант,
ФГБОУ ВО «Калининградский государственный
технический университет»
Д.Л. Сергеев, канд. экон. наук, доцент,
ФГАОУ ВО «Балтийский федеральный университет
имени Иммануила Канта»

Обновление флота входит в приоритетные задачи социально-экономического развития Российской Федерации. В Калининградской области существуют условия для развития гражданского судостроения. Тенденция развития судостроения и судоремонта в регионе связана не только с флагманом отрасли – ПСЗ «Янтарь», но и с деятельностью предприятий малого и среднего бизнеса.

кораблестроительный и судоремонтный кластер, кластерное развитие, экономические стимулы для развития территории

Инструментом по реализации задач социально-экономического развития и повышения конкурентоспособности экономики является формирование промышленных кластеров. Данный инструмент успешно используют многие регионы России. Так, например, уже созданы судостроительные кластеры в Архангельской, Астраханской и Ленинградской областях, планируется – на Дальнем Востоке.

В справочных материалах по созданию промышленного кластера дается следующее определение: «промышленный кластер - это совокупность субъектов деятельности в сфере промышленности, связанных отношениями в указанной сфере вследствие территориальной близости и функциональной зависимости и размещенных на территории одного субъекта Российской Федерации или на территориях нескольких субъектов Российской Федерации» [3].

Губернатор Калининградской области Антон Алиханов в интервью журналу «Морской бизнес Северо-Запада» рассказал о том, что «региональным министерством по промышленной политике, развитию предпринимательства и торговли ведется работа по формированию судостроительного кластера в Калининградской области. Планируется, что во второй половине 2018 года в Минпромторг России будет подана заявка на подтверждение кластера предъявляемым требованиям. Это позволит участникам кластера воспользоваться государственными мерами поддержки» [6].

Предпосылками для развития судостроительного кластера (Кластер) в Калининградской области являются [2]:

- 1) географическое положение Калининградской области (выход к Балтийскому морю);
- 2) наличие центров компетенций в сфере судостроения: судостроительных предприятий, а также образовательных организаций высшего образования, осуществляющих прикладные исследования и экспериментальные разработки по судостроительной тематике;
- 3) большой опыт судостроительных предприятий в строительстве военных кораблей и судов рыбопромыслового флота;
- 4) хозяйственный режим Особой экономической зоны в Калининградской области;

5) перспективы роста спроса на продукцию гражданского назначения: рыболовецкие суда, транспортные суда, морскую технику для освоения Арктики и разработки шельфовых месторождений полезных ископаемых;

6) заинтересованность крупных международных компаний в локализации производства судовых комплектующих и создании инжиниринговых центров в Российской Федерации;

7) государственная поддержка в рамках реализации государственных программ Российской Федерации и Калининградской области.

Слабыми сторонами отрасли судостроения и судоремонта Калининградской области являются:

1) низкий уровень инновационной активности;

2) использование устаревших технологических решений и оборудования, с чем связаны высокие показатели производственной себестоимости, материало- и энергоемкости, длительные сроки строительства и ремонта кораблей и судов, низкая производительность труда;

3) недостаток специалистов высшей квалификации;

4) отсутствие специализированных предприятий по выпуску комплектующих изделий для кораблей, судов;

5) низкий уровень развития взаимодействия между научными организациями, образовательными организациями высшего образования, инжиниринговыми центрами и промышленными предприятиями;

6) ограниченное финансирование прикладных исследований и экспериментальных разработок;

7) низкий уровень коммерциализации научной деятельности;

8) низкий уровень развития инжиниринговой отрасли;

9) зависимость от государственного оборонного заказа и проектов в области военно-технического сотрудничества;

10) недостаточно высокий спрос на продукцию гражданского назначения.

Судостроительную промышленность Калининградской области представляют три дочерние организации Объединенной судостроительной корпорации: Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь», ОАО «ЗЗ судоремонтный завод», предприятие «ЭРА» (г. Светлый) и ряд независимых предприятий, среди которых выделяются ООО: «Ушаковские верфи», «СРЗ "Преголь"», «Балтийская Судоремонтная Компания» и АО «Лесная гавань».

В 2016 г. организациями Калининградской области было отгружено товаров собственного производства, выполнено работ и услуг собственными силами по виду деятельности «Строительство и ремонт судов» на сумму 13565,9 млн. руб. без учета налога на добавленную стоимость, акцизов и других аналогичных платежей, что соответствует снижению на 39 % по сравнению с 2015 г. (рисунок) [4].

Среднесписочная численность работников (без внешних совместителей) в отрасли судостроения в 2017 г. составила 4211 чел. (7,2 % от занятых в промышленности) со средней заработной платой в 2017 г. 50204,5 руб. (160,4 % от средней заработной платы в Калининградской области).

Доля судостроительной отрасли в промышленности в период с 2011 по 2016 гг. составляла соответственно 4,1; 3,4; 3,8; 7,7; 6,0; 2,9 %.

Формирование Кластера в Калининградской области будет способствовать повышению темпов экономического роста отрасли и диверсификации производства за счет создания кооперационных цепочек между предприятиями кластера, развития инноваций и привлечения инвестиций на развитие производства.

Создание судостроительного кластера в Калининградской области предусмотрено «Стратегией социально-экономического развития Калининградской области на долгосрочную перспективу», утвержденной Постановлением Правительства Калининградской области от 02 августа 2012 г. № 583.

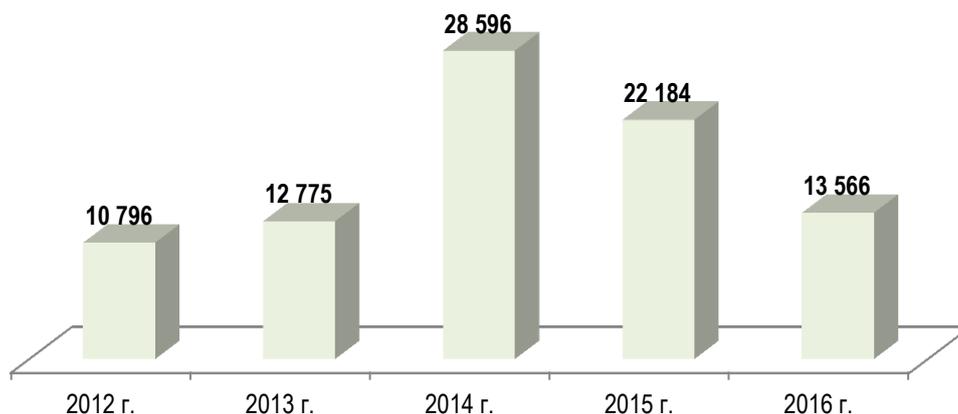


Рисунок – Отгружено товаров собственного производства, выполнено работ и услуг собственными силами по виду деятельности «Строительство и ремонт судов»

Базовыми нормативными актами, регламентирующими создание и функционирование промышленных кластеров в РФ, являются:

- Федеральный закон от 31.12.2014 № 488-ФЗ (ред. от 31.12.2017) «О промышленной политике в Российской Федерации»;

- Постановление Правительства Российской Федерации от 31.07.2015 № 779 «О промышленных кластерах и специализированных организациях промышленных кластеров» (далее – Постановление № 779);

- Постановление Правительства РФ от 28.01.2016 № 41 (ред. от 25.05.2016) «Об утверждении Правил предоставления из федерального бюджета субсидий участникам промышленных кластеров на возмещение части затрат при реализации совместных проектов по производству промышленной продукции кластера в целях импортозамещения».

В соответствии с Федеральным законом от 05.12.2017 № 362-ФЗ «О федеральном бюджете на 2018 год и на плановый период 2019 и 2020 годов» на субсидии участникам промышленных кластеров предусмотрено в 2018-2020 гг. 0,8 млрд. руб., 0,85 и 0,95 млрд. руб. соответственно. Средства могут быть направлены на возмещение части затрат, которые предусмотрены при реализации совместных проектов по производству промышленной продукции кластера в целях импортозамещения.

Претендовать на получение субсидии может участник промышленного кластера, реализующий проект по производству промышленной продукции, включенной в отраслевые планы по импортозамещению, которую обязуется или планирует покупать другой участник промышленного кластера.

Максимальный размер субсидии составляет 50 % всех расходов на реализацию проекта в зависимости от уровня кооперации участников кластера, который рассчитывается при подаче заявки на подтверждение промышленного кластера по требованиям Постановления от 31.07.2015 № 779 «О промышленных кластерах и специализированных организациях промышленных кластеров».

Средства субсидии могут быть направлены на финансирование расходов на:

- уплату:

- 1) лизинговых платежей за оборудование;

- 2) процентов по кредитам на приобретение оборудования, оснастки, программного обеспечения, капитальное строительство и пр. в размере 70 % от суммы таких затрат;

- приобретение:

- 1) технологической оснастки для оборудования;

- 2) программного обеспечения;

3) инжиниринговых услуг.

В Калининградской области созданы практически все предпосылки по созданию промышленного кластера судостроения и судоремонта в соответствии с требованиями Постановления № 779 [1] (таблица).

Таблица – Анализ соответствия Кластера требованиям к промышленным кластерам согласно Постановлению № 779

Требование Постановления 779	Соответствие Кластера требованиям
1	2
Не менее 20 % общего объема промышленной продукции, материалов и комплектующих, произведенных каждым участником промышленного кластера, используется другими его участниками, за исключением тех участников промышленного кластера, которые осуществляют конечный выпуск промышленной продукции в целях реализации ее на внутреннем и внешнем рынках	Требует дальнейшего изучения
Наличие не менее 10 участников промышленного кластера – субъектов деятельности в сфере промышленности, осуществляющих промышленное производство промышленной продукции	Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь», ОАО «ЗЗ судоремонтный завод», предприятие «ЭРА» (г. Светлый) и ряд независимых предприятий, среди которых выделяются ООО «Ушаковские верфи», ООО «СРЗ "Преголь"», ООО «Балтийская Судоремонтная Компания», АО «Лесная гавань» и др.
Наличие не менее одного участника промышленного кластера – субъекта деятельности в сфере промышленности, осуществляющего конечное промышленное производство промышленной продукции, используя промышленную продукцию, произведенную другими участниками промышленного кластера в целях реализации ее на внутреннем и внешнем рынках	Таким участником может выступить Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь», а также другие предприятия судостроительного кластера. Например, ООО «Ушаковские верфи», производящее яхты, и ООО «СРЗ "Преголь"», производящее малометражные суда
Наличие не менее двух объектов технологической инфраструктуры, которые необходимы участникам промышленного кластера для создания совокупности субъектов деятельности в сфере промышленности, связаны отношениями в указанной сфере вследствие территориальной близости и функциональной зависимости и размещены на территории одного субъекта Российской Федерации или на территориях нескольких субъектов Российской Федерации, производящих промышленную продукцию	1. Индустриальный парк «Храброво». 2. Балтийский инжиниринговый центр машиностроения БФУ им. И. Канта
Наличие не менее одной образовательной организации высшего образования, занимающейся обучением персонала участников промышленного кластера для достижения цели создания промышленного кластера	В образовательные инфраструктуры судостроительного кластера может войти БФУ им. И. Канта и Калининградский государственный технический университет

Продолжение табл.

Требование Постановления 779	Соответствие Кластера требованиям
1	2
Создание и развитие промышленного кластера осуществляются с учетом стратегии пространственного развития Российской Федерации, а также схем территориального планирования Российской Федерации и субъекта Российской Федерации	Соответствует
Показатель производительности труда в промышленном кластере за предыдущий отчетный период должен быть выше средней производительности труда в обрабатывающей промышленности субъектов Российской Федерации, на территориях которых расположена инфраструктура промышленного кластер	Соответствует
Показатель количества высокопроизводительных рабочих мест в организациях-участниках промышленного кластера должен составлять не менее 50 % всей численности рабочих мест в организациях-участниках промышленного кластера	Соответствует

Таким образом, использование механизмов кластерного развития становится перспективным направлением развития отрасли судостроения и судоремонта в Калининградской области. В регионе наработан серьезный опыт, действуют собственные проектные организации, ведется подготовка кадров - от квалифицированных рабочих до опытных инженеров. Все это позволяет региону решать одну из приоритетных задач развития рыбопромышленного комплекса – обновлять промысловый флот.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 31 июля 2015 г. № 779 «О промышленных кластерах и специализированных организациях промышленных кластеров».
2. Государственная программа Калининградской области от 25 марта 2014 г. № 144 «Развитие промышленности и предпринимательства
3. Справочные материалы по созданию промышленных кластеров – Москва, 2016.
4. Калининградская область в цифрах. 2017: Краткий статистический сборник / Калининградстат. – Калининград, 2017. – 141 с.
5. Куценко, Е. С. Можно ли быть умным в одиночестве? Исследование инновационных стратегий российских регионов в контексте умной специализации / Е. С. Куценко, Е. А. Исланкина, А. Киндрась // Журнал Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики» «Форсайт». – 2018. – Т. 12, № 1. – С. 25-45.
6. Промысловое судостроение как приоритет // Морской Бизнес Северо-Запада. [Электронный ресурс]. – URL: <http://mbsz.ru/?p=29868> (дата обращения: 25.06.2018).

SOCIO-ECONOMIC ASPECTS OF THE CREATION OF A SHIPBUILDING AND SHIP REPAIR CLUSTER IN THE KALININGRAD REGION

N.O. Li, PhD student,
nadia_lee@inbox.ru

Kaliningrad State Technical University

D.L. Sergeev, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
sergeevd@mail.ru

Immanuel Kant Baltic Federal University

The article deals with the socio-economic aspects of the creation of a shipbuilding and ship repair cluster in the Kaliningrad region. The conditions necessary for the formation of the shipbuilding and ship repair cluster in the modern economic conditions of the region are analyzed.

shipbuilding and ship repair cluster, cluster development, economic incentives for territory development