

Загородников Михаил Александрович
канд. экон. наук, исполнительный директор
ФГУП «Крыловский государственный
научный центр»
г. Санкт-Петербург

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ КОНВЕРГЕНЦИИ РЕГИОНАЛЬНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ КЛАСТЕРОВ ПРИ РАЗВИТИИ МОРСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РОССИИ

Аннотация: статья посвящена изложению теоретических положений формирования ускоренного конкурентного развития региональных экономических кластеров морской инфраструктуры России, которое заключается во взаимодополнительной и взаимовыгодной координации деятельности. Автор приходит к выводу, что следует вдумчиво принимать решения, слушать и слышать партнеров, стараться увязывать взаимные интересы, но, конечно, с сохранением принципиальных позиций.

Ключевые слова: концептуальные основы, экономические кластеры, морская инфраструктура, Арктическая зона России.

В феврале 2013 г. Президент В.В. Путин утвердил «Стратегию развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года». В целях обеспечения ее реализации был разработан и утвержден «План мероприятий по реализации Стратегии развития Арктической зоны (АЗ) Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» [4].

Особое место в методических подходах, положенных в основу разработки проекта государственной программы, заняли результаты оценки видов объектов транспортной (преимущественно морской) [3], энергетической и социальной инфраструктуры, формирующих целостность и завершенность хозяйственного

комплекса и обеспечивающих национальную безопасность АЗ (в том числе, в интересах военно-промышленного комплекса) [2].

Развитие регионов, входящих в АЗ, может способствовать увеличению бюджетных отчислений субъектов. Достижение поставленных целей возможно реализовать только путем ускоренного развития Северного морского пути (СМП) [5], параллельно добиваясь увеличения добычи и переработки полезных ископаемых. В свою очередь, получение искомого результата возможно только при ускоренном строительстве разветвленной морской инфраструктуры, которая базируется преимущественно на продукции судостроительной промышленности.

Россия сегодня находится в таких условиях, когда в первую очередь важны ясные цели и задачи, умение вдумчиво принимать решения, слушать и слышать партнеров, сохраняя при этом принципиальные позиции [1].

Особенно следует акцентировать внимание на ускорении развития региональных экономических кластеров морской инфраструктуры (РЭКМИ): Архангельский, Дальневосточный Калининградский и Санкт-Петербургский. Они являются основополагающим источником разработки, строительства и ремонта судов различного назначения, платформ, глубоководных нефтегазопроводов и т. д.

Например, строительство ледокольного флота, транспортных судов ледового класса, инфраструктуры, обеспечивающей проводку судов, портов, сооружений, спасательных станций – все это нужно продолжать делать, потому что объемы проходки по СМП растут хотя и медленно, но верно. Если мы не будем этим заниматься, другие перехватят инициативу. Например, китайцы, которые планируют строительство второго атомного ледокола. Ситуация в районе Суэцкого канала и в Персидском заливе нестабильна и стабильной в ближайшие десятилетия вряд ли будет. А объемы торговли между Западом и Востоком будут только возрастать. Поэтому окажется более востребованным СМП, как безопасный для доставки грузов.

Предстоит выполнить огромную работу, и она уже идет. Министерство иностранных дел занимается уточнением северных границ Арктической зоны (АЗ) России. Минприроды проводит исследования, Роскосмос создает спутниковую группировку. Строятся и восстанавливаются поселки и порты, развиваются станции МЧС, гидрометеорологическая сеть и т. д. [1].

В частности, судостроительные предприятия и конструкторские бюро региональных РЭКМИ, могут участвовать в выборе портов размещения, проектировании морской инфраструктуры и отдельных образцов морской техники (для добывчи полезных ископаемых, ледоколов, вспомогательных судов и танкеров ледового класса), предназначеннной для работы в жестких северных условиях АЗ (рис. 1).



Рис.1. АЗ РФ

В состав сухопутных территорий АЗ РФ входят: Мурманская область, Архангельская область, Онежский муниципальный район, Приморский муниципальный район, Мезенский муниципальный район, г. Архангельск, г. Северодвинск, г. Новодвинск, городской округ «Новая Земля», Ненецкий автономный округ, Ямало-Ненецкий автономный округ, Красноярский край, Таймырский Долгано-Ненецкий муниципальный район, городской округ «Город Норильск», Туруханский район, Республика Саха (Якутия), Аллаиховский улус (район), Анабарский национальный (Долгано – эвенкийский) улус (район), Булунский улус (район), Усть-Янский улус (район), Нижнеколымский район, Чукотский автономный округ.

Для обеспечения жизнедеятельности указанных территорий необходима продукция судостроения. Речь идет не только о ледокольной технике, но и о вспомогательных судах различного назначения (буксирах, спасательных судах, плавучих кранах и т. д.). Причем судостроение должно работать в условиях, когда Правительством РФ, в частности, поставлена задача удешевить технику.

Проекты в северных широтах делятся, в основном, на две составляющие. То, что непосредственно связано с добычей углеводородов, и то, что относится к обеспечению транспортировки (СМП и обеспечение жизнедеятельности АЗ). Когда раскладываешь любую проблему на составляющие, появляется возможность найти для каждого элемента более рациональное решение.

Следует вдумчиво принимать решения, слушать и слышать партнеров, стараться увязывать взаимные интересы, но, конечно, с сохранением принципиальных позиций.

Например, нефтяные компании хотят знать сразу, сколько будет стоить один километр бурения скважины или строительства трубопровода. Они не хотят общаться с конкретным производителем того или иного оборудования (насосов, компрессоров, буровых вышек), им неинтересно высчитывать коэффициент

загруженности оборудования и прочее. Поэтому они заключают договор с сервисной компанией, то есть покупают не товар, а услугу, включающую получение всего необходимого оборудования и его обслуживание. Это называется системным инжинирингом, в этом направлении целесообразно продолжать развитие АЗ [1].

Схема конвергенции (взаимодополнительной координации) участников развития АЗ с учетом целей Транспортной стратегии РФ на период до 2020 года [2] показана на рис. 2.

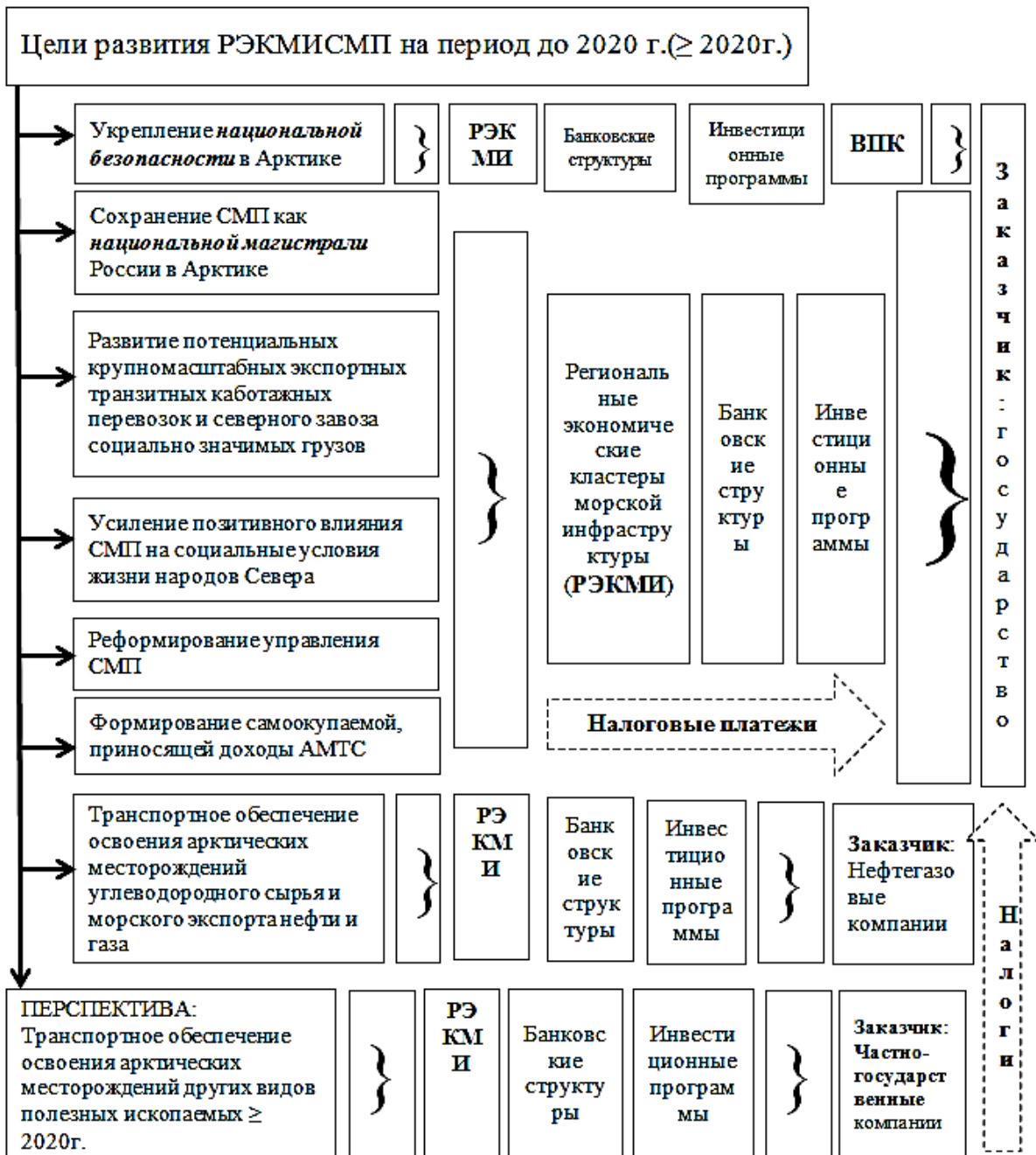


Рис. 2. Схема взаимодополнительной координации участников развития АЗ

В схеме указаны субъекты взаимодополнительной координации развития АЗ, отмечены их роль и место в процессе синергетического единства действия по целенаправленному и взаимовыгодному развитию АЗ.

Список литературы

1. Загородников М.А. Надо проводить денационализацию собственности / Управление бизнесом. – 2015. – №18 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.businesspuls.ru/archives/4369>.
2. Меламед И.И. Правовые основы и методические особенности разработки проекта государственной программы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации до 2020 года» / И.И. Меламед, В.И. Павленко // Арктика: экология и экономика. – 2014. – №2 (14). – С. 6–15 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.ibrae.ac.ru/docs/2\(14\)/006_015_ARKTIKA_2\(14\)_06_2014.pdf](http://www.ibrae.ac.ru/docs/2(14)/006_015_ARKTIKA_2(14)_06_2014.pdf)
3. Приказ Минтранса РФ от 12.05.2005 №45 «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.zakonprost.ru/content/base/82180>
4. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года. 20 февраля 2013 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://narfu.ru/aan/Encyclopedia_Arctic/Encyclopedia_AZRF.pdf.
5. Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути». 28 июля 2012 года №132-ФЗ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://asmp.morflot.ru/ru/zakon_o_smp