УДК 338.012 (26)

ФОРМУВАННЯ МОРЕГОСПОДАРСЬКИХ ІНТЕГРОВАНИХ КОРПОРАТИВНИХ СТРУКТУР: ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД

Рогов В. Г., викладач
Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова
Україна, Миколаїв
viacheslav.rogov@nuos.edu.ua

Анотація. *Доповідь присвячена висвітленню світового досвіду інтеграції підприємств суднобудування та створення морегосподарських кластерів. Наведено приклади інтегрованих корпоративних структур.*
Ключові слова: *інтеграція, суднобудування, підприємство, морегосподарський комплекс, кластер.*

Вступна частина. Актуальним стимулом розвитку суднобудівних підприємств є горизонтальна та вертикальна інтеграція, передумовою якої є висока капіталомісткість будівництва суден. Здебільшого суднобудування в таких інтегрованих структурах – лише один з видів бізнесу. Характерними особливостями зазначених об'єднань є розмежування цивільних та військових підприємств, а також створення державно-приватних партнерств. Світова практика свідчить, що створення великих морегосподарських об'єднань дає можливості знизити витрати завдяки ефекту синергії, відмовитися від посередників та успішно залучати нові замовлення.

Ціль цієї роботи полягає у висвітленні світового досвіду формування інтегрованих корпоративних структур у морегосподарському комплексі з метою використання його підприємствами суднобудування України.

Основна частина. Формування морегосподарських інтегрованих корпоративних структур відбувається в Японії, Південній Кореї, Китаї, Німеччині, Іспанії, Італії, Хорватії, Польщі та інших країнах. Так, у 2016 р. бременська суднобудівна компанія Люрсен придбала гамбурзьку верф Блом унд Фос. Об'єднання приватних підприємств суднобудування в Німеччині призвело до формування ThyssenKrupp Marine Systems, під контроль якого згодом перейшли інші незалежні приватні верфі. Подібні процеси можна спостерігати в Іспанії та Італії, де утворилися крупні суднобудівні компанії – відповідно Nafantia та Fincantieri.

За останні роки у суднобудівній промисловості Китаю регулярно відбуваються злиття та поглинання. Наприклад, у 2016 р. COSCO Group заснувала COSCO Shipbuilding Heavy Industry, до якої увійшли 13 суднобудівних та понад 20 судноремонтних підприємств. Також об'єдналися CSIC Dalian Shipbuilding з Shanhaiguan Shipbuilding, Wuhan Shipbuilding та Beihai Shipbuilding, а також Chongqing Hongjiang та Chongyue [1, с. 33]. У липні 2019 р. суднобудівні підприємства CSSC та CSIC, що виготовляють як кораблі, наприклад, авіаносці для китайского військово-морського флоту, так і судна, зокрема, танкери, повідомили про злиття з метою створення найбільшої в світі верфі [2].

У Японії підприємства суднобудування об'єднали свої зусилля для будівництва бурових суден. Так, у 2013 р. IHI Marine United та Universal Shipbuilding створили Японську морську спілку, що стала найбільшим суднобудівним підприємством Японії. У 2014 р. підприємство Namura придбало Sasebo Heavy Industries і стало третім за величиною виробником суден в Японії. Компанії Imabari Shipbuilding та Mitsubishi Heavy Industry створили спільне підприємство MI LNG з будівництва доків для великих контейнерних суден та перевезень скрапленого природного газу [3]. У 2017 р. Mitsubishi Heavy Industry та Oshima Shipbuilding уклали угоду про створення суднобудівного об'єднання [4].

Інтеграція підприємств суднобудування може відбуватися шляхом формування морегосподарських або суднобудівних кластерів, що сприяють швидшому впровадженню наукових розробок та інновацій у виробництво, а також підвищенню кваліфікації працівників. Про доцільність застосування кластерного підходу свідчить досвід розвинутих морських держав: Південної Кореї, Японії, Італії, Німеччини, Франції, Фінляндії, Норвегії

тощо. Так, у Південній Кореї науково-дослідні роботи та процеси проєктування і виробництва суден зосереджені в межах однієї компанії, що дає можливість уникнути непотрібних розробок [5]. Морегосподарський кластер може об'єднувати як незначну кількість, так і декілька тисяч підприємств та організацій, які взаємодіють з метою отримання єдиного інтегрального прибутку, більшого порівняно з сумарним прибутком учасників кластера, який вони б отримали, працюючи окремо [6].

Рушійною силою кластера є його ядро, яким може бути не тільки промислове підприємство, але й університет або науково-дослідний інститут. Успішна діяльність ядра кластера сприяє позитивному впливу на його оточення, яке зі свого боку зумовлює подальший розвиток інших учасників кластера завдяки ефектам масштабу, охоплення та синергії [7].

До складу морегосподарських кластерів можуть входити суднобудівні підприємства, порти, судноплавні компанії, постачальники морського обладнання, університети, морські наукові лабораторії, підприємства рибної промисловості, надавачі логістичних, інженерних та морських туристичних послуг, класифікаційні товариства, обслуговуючі банки, брокерські та страхові компанії тощо.

Так, морський кластер Басконії складається з двох секторів: суднобудування та порти. Окрім підприємств морегосподарського комплексу, до його складу входять державні органи, академії та фінансові установи. Баскський уряд субсидує приватні науково-дослідні проєкти кластеру [8].

Морський кластер Нідерландів охоплює суднобудування, річковий транспорт, виробників морського обладнання, порти, військово-морський флот, днопоглиблення, вантажоперевезення та рибальство.

Компонентами кластеру Шлезвіг-Гольштейн у Німеччині є верфі, порти, морська логістика, судноплавні компанії, постачальники морського обладнання та інженерних послуг, океанографія та морські наукові лабораторії, берегова охорона, морські біотехнології, риболовля, аквакультура, морський туризм та спорт [9].

У теперішній час відбувається процес формування морегосподарського кластеру на Філіппінах за участю бізнесу та Управління морської промисловості (MARINA). План розвитку морської промисловості Філіппін на 2019-2028 роки передбачено формування «національно інтегрованої морської промисловості» шляхом інтеграції підприємств суднобудування, судноремонту, пов'язаного з ними допоміжного бізнесу, а також науково-дослідних та навчальних установ зі створенням Морського центру інновацій та знань [10].

Відсутність комплексного морського кластеру Європи протягом тривалого часу стала однією з причин відставання європейських суднобудівників від азійських конкурентів. У результаті переважну частину замовлень на будівництво серійних суден отримали підприємства Китаю, Південної Кореї та Японії, тоді як країнам Європейського Союзу залишилися здебільшого тільки одиничні замовлення з будівництва технологічно складних суден. Лише наприкінці 2005 р. було створено Європейську мережу морських кластерів з метою налагодження комунікацій та взаємодії між кластерами окремих країн та максимального використання потенціалу досліджень та інновацій. До її складу увійшли морські кластери Болгарії, Великої Британії, Данії, Іспанії, Італії, Люксембургу, Нідерландів, Німеччини, Норвегії, Польщі, Фінляндії, Франції та Швеції [11]. Втім, європейські морегосподарські кластери все ще занадто малі для забезпечення повноцінної конкуренції великим кластерам Азії.

Розрізняють три підходи до створення морегосподарських кластерів: «згори вниз» (top-down), «знизу вгору» (bottom-up) та змішаний (combination play) [12, с. 25]. Формування кластерів «згори вниз» та їхня підтримка здійснюється з боку уряду. Таким чином, завдяки довгостроковій економічній політиці забезпечуються сприятливі умови для наукових досліджень, розробок та інновацій, що надає імпульс розвитку учасників кластеру. Ініціаторами створення морегосподарських кластерів «знизу вгору» є великі підприємства – лідери ринку та господарські об'єднання. Такі кластери спрямовані передусім на вирішення короткострокових завдань, наприклад, щодо, координації науково-дослідних робіт, лобіювання інтересів учасників кластерів, розширення ринків збуту, розвитку персоналу

тощо. Морегосподарський кластер змішаного типу створюється на основі взаємодії уряду та бізнесу шляхом формування державно-приватних партнерств.

Висновки. 1. Суднобудівним підприємствам України доцільно використовувати світовий досвід формування та функціонування інтегрованих структур вертикального та горизонтального типу.

2. Інтеграція підприємств суднобудування може відбуватися шляхом створення морегосподарських кластерів, які дозволяють на основі взаємодії підприємств різноманітних видів економічної діяльності отримувати доступ до сучасних технологій, успішно реалізовувати інноваційні проєкти та підвищувати конкурентоспроможність продукції.

REFERENCES

[1] Daniel, L., Yildiran, C. (2019) Ship Finance Practices in Major Shipbuilding Economies [Electronic resource]. – Access mode: https://www.oecd-ilibrary.org/science-and-technology/ship-finance-practices-in-major-shipbuilding-economies_e0448fd0-en

[2] The Maritime Executive (2019) CSSC-CSIC Megamerger Confirmed at Last [Electronic resource]. – Access mode: https://www.maritime-executive.com/article/cssc-csic-shipbuilding-megamerger-confirmed-at-last

[3] IHS Fairplay (2017) East Asian shipbuilders regroup in the wake of financial woes [Electronic resource]. – Access mode: https://fairplay.ihs.com/commerce/article/4299716/east-asian-shipbuilders-regroup-in-the-wake-of-financial-woes

[4] Ship&Offshore (2018) Japanese Cooperation in Shipbuilding [Electronic resource]. – Access mode: https://www.shipandoffshore.net/news/new-ships-weekly-report/new-ships-weekly-report-article/id/japanese-cooperation-in-shipbuilding.html

[5] Шамрай, Ф. Вопросы обеспечения конкурентоспособности судостроения [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.korabel.ru/news/comments/voprosi_obespecheniya_konkurentosposobnosti_sudostroeniya.html

[6] Осипов, В. М. Перспективи створення морегосподарського кластеру в Україні [Текст] / В. М. Осипов, О. А. Єрмакова // Економіка і прогнозування: наук. журнал. – 2009. - №3. – С. 111-122

[7] Степанова, А. А. Кластеризація як форма стимулювання інноваційних процесів в економіці України [Текст] / А. А. Степанова // Проблеми науки. — 2012. — № 11. — С. 7-14.

[8] Monteiro, P. V. (2013) A Differentiation Framework for Maritime Clusters: Comparisons across Europe / Pedro Valadas Monteiro, Teresa Noronha Vaz [Electronic resource]. – Access mode: https://www.researchgate.net/publication/271705233_A_Differentiation_Framework_for_Maritime_Clusters_Comparisons_across_Europe

[9] Степанова, К. В. Кластеризація морегосподарської діяльності: світовий досвід та українські реалії [Текст] / К. В. Степанова // Науковий вісник міжнародного гуманітарного університету. – 2014. – Том 2., №2. – С. 256-270

[10] Maritime Industry Authotity (2018) Philippines: Maritime Industry Development Plan (MIDP) 2019-2028, Nationally Integrated and Globally Competitive Maritime Industry https://marina.gov.ph/wp-content/uploads/2018/12/Draft-MIDP-2019-2028_LPE_LMC_26Nov_8Dec2018.pdf

[11] Національний інститут стратегічних досліджень. Аналітична записка: «Щодо перспектив створення морських кластерів в Одеській області» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://old2.niss.gov.ua/articles/987/

[12] The European Commission DG MARE (2008) The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of European maritime sectors [Electronic resource]. – Access mode: https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/report_results_en.pdf

Rogov, V. H., lecturer

Creating the maritime integrated corporate structures: foreign experience

Abstract. *The report focuses on the worldwide experience of shipbuilding enterprises integration and maritime clusters creation. The examples of integrated corporate structures are given.*

Keywords: *integration, shipbuilding, enterprise, maritime complex, cluster.*

Рогов В. Г., преподаватель

Формирование морехозяйственных интегрированных корпоративных структур: зарубежный опыт

Аннотация. *Доклад освещает мировой опыта интеграции предприятий судостроения и создание морехозяйственных кластеров. Приведены примеры интегрированных корпоративных структур.*

Ключевые слова: *интеграция, судостроение, предприятие, морехозяйственный комплекс, кластер.*