

DOI: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2024.1.16>UDC 330.35
LBC 65.30Submitted: 14.12.2023
Accepted: 29.01.2024

DEVELOPMENT OF SHIP REPAIR ENTERPRISES IN THE CONTEXT OF ECONOMIC TRANSFORMATION

Anastasia A. Guryeva

Admiral F.F. Ushakov State Maritime University, Novorossiysk, Russian Federation

Abstract. The article examines the conditions for the development of ship repair enterprises in the present historic period. The relevance and novelty of the study consist in the fact that the key factors that negatively affect the domestic ship repair industry, as well as problems and new business directions that take into account industry specifics were identified. To conduct the research, general scientific methods of information analysis and synthesis were used, as were methods of desk and field research (in-depth interviews with experts) and a graphical method of presenting the material. A detailed analysis of the shipbuilding development strategy for the period up to 2035 was carried out, which made it possible to establish measures to solve problems in the field of ship repair, taking into account the requirements of the modern economy. It was revealed that, firstly, ship repair enterprises are directly influenced by the maritime transport industry, the successful development of which is characterized by digital transformation today. Secondly, their activities have a negative impact on the environment; therefore, in their development, they must rely on the principles of the green and circular economies. Thirdly, the results of the expert survey showed the need to develop partnerships with customers in the context of client-centricity, which requires the development of marketing competencies in the personnel of a ship repair enterprise. In order to better meet customer preferences, the article recommends the development of a digital ecosystem, which should include not only sellers and buyers of ship repair services. Suppliers of spare parts, shipyards, and other enterprises should be considered as minor participants, which will create additional value for the services offered.

Key words: ship repair enterprise, circular economy, client-centricity, digitalization, ecosystem, economic transformation, shipbuilding development strategy, digital ecosystem.

Citation. Guryeva A.A., 2024. Development of Ship Repair Enterprises in the Context of Economic Transformation. *Regionalnaya ekonomika. Yug Rossii* [Regional Economy. South of Russia], vol. 12, no. 1, pp. 160-165. (in Russian). DOI: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2024.1.16>

УДК 330.35
ББК 65.30Дата поступления статьи: 14.12.2023
Дата принятия статьи: 29.01.2024

РАЗВИТИЕ СУДОРЕМОНТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В УСЛОВИЯХ ТРАНСФОРМАЦИИ ЭКОНОМИКИ

Анастасия Александровна Гурьева

Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, г. Новороссийск, Российская Федерация

Аннотация. В статье исследованы условия развития судоремонтных предприятий на современном этапе. Актуальность и новизна работы состоит в том, что определены ключевые факторы, отрицательно влияющие на отечественную судоремонтную отрасль, а также проблемы и новые векторы ведения бизнеса, учитывающие отраслевые особенности. Для проведения исследования использовались общенаучные методы анализа и синтеза информации, применялись методы кабинетного и полевого исследований (глубинное интервью экспертов), графический метод представления материала. Проведен детальный анализ стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2035 г., что позволило установить мероприятия по решению задач в области судоремонта с учетом требований современной экономики. Выявлено, что, во-первых, судоремонтные предприятия находятся под непос-

© Гурьева А.А., 2024

редственным влиянием морской транспортной отрасли, для успешного развития которой сегодня характерна цифровая трансформация. Во-вторых, их деятельность оказывает негативное влияние на окружающую среду, поэтому в своем развитии они должны опираться на принципы «зеленой» и циркулярной экономики. В-третьих, результаты экспертного опроса показали необходимость развития партнерских отношений с клиентами в контексте клиентоцентричности, что требует формирования маркетинговых компетенций персонала судоремонтного предприятия. С целью более полного удовлетворения предпочтений клиентов, в статье рекомендуется формирование цифровой экосистемы, в состав которой должны быть включены не только продавцы и покупатели судоремонтных услуг. В качестве неосновных участников следует рассматривать поставщиков запасных частей, судостроительные верфи и другие предприятия, что позволит создать дополнительную ценность предлагаемых услуг.

Ключевые слова: судоремонтное предприятие, циркулярная экономика, клиентоцентричность, цифровизация, экосистема, трансформация экономики, стратегия развития судостроения, цифровая экосистема.

Цитирование. Гурьева А. А., 2024. Развитие судоремонтных предприятий в условиях трансформации экономики // Региональная экономика. Юг России. Т. 12, № 1. С. 160–165. DOI: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2024.1.16>

Введение

Судостроительная отрасль, в состав которой также входят предприятия, оказывающие судоремонтные услуги, находится под существенным влиянием мировой и российской экономики, а также глобальных геополитических, технологических и экологических трендов [Скаридов, 2021; «Зеленое судоходство» ... , 2021; Фролов, Севбо, Ануфриев, 2018; Пинский, 2016; Безбородов, Исмагилов, 2017]. В этой связи стоит подчеркнуть, что одной из ключевых тенденций, которая изменяет саму природу судоходства, является цифровизация.

На сегодняшний день цифровизация активно распространяется по всей логистической цепочке доставки грузов морем, частью которой является торговое судоходство. При этом особо стоит выделить развитие новых коммуникационных систем, анализ больших массивов данных, роботизацию и беспилотное судоходство [Скаридов, 2021; Фролов, Севбо, Ануфриев, 2018; Пинский, 2016; Безбородов, Исмагилов, 2017], что, в свою очередь, предъявляет новые требования к судостроению и, соответственно, судоремонту.

Обоснование методики анализа стратегий

Анализ научной литературы по данному вопросу [Скаридов, 2021; Пинский, 2016; Безбородов, Исмагилов, 2017; Турчанинова, 2012], а также собственные исследования, проведенные автором методом глубинного интервью, позволили установить следующее. Во-первых, современное судоремонтное предприятие – это сложный организм, нуждающийся в высоком уровне организации управления производственно-хозяйственной деятельностью.

Во-вторых, ответы экспертов, в качестве которых выступили сотрудники судоремонтных предприятий, расположенных на территории Краснодарского края, полностью коррелируют с результатами, представленными в работе [Турчанинова, 2012], в том, что судоремонтные работы выполняются с использованием различных технологий, а также существенно различаются по трудоемкости и структуре затрат, что обусловлено конструктивными особенностями судов и судового оборудования, степенью износа механизмов и конструкций. В дополнение к сказанному выше считаем необходимым подчеркнуть, что для судоремонта характерны высокая степень специализации труда и практически полное отсутствие возможности стандартизации отдельных технологических операций вследствие необходимости реализации индивидуального подхода.

Также определено, что на сегодняшний день на отрасль судоремонта оказывают негативное влияние ряд факторов, таких как: низкая рентабельность судоремонтного производства; импортозависимость по судовому комплектующему оборудованию; изношенность основных фондов предприятия; дефицит квалифицированных кадров, вызванный устареванием кадров; низкая производительность труда, вызванная устаревшей организацией производства.

Учитывая значимость судостроения и судоремонта в обеспечении социально-экономического развития и национальной безопасности страны, распоряжением Правительства РФ № 2553-р в 2019 г. была утверждена «Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2035 года», в которой отдельно выделены мероприятия по судоремонту [Стратегия развития судостроительной ... , 2019].

Мероприятия, указанные в Стратегии, в частности, в разделе VI Плана «Мероприятия,

направленные на решение задач в области судоремонта», нацелены на формирование единой бесшовной системы взаимодействия судовладельцев гражданских судов и судоремонтных предприятий-кластеров с единой логистической системой поддержки материальной базы для судоремонта, куда входят материалы, запчасти, комплектующие и оборудование.

В этой связи, как представляется автору, для повышения эффективности судоремонта видится необходимым создание единой ремонтно-эксплуатационной базы, что позволит уменьшить санкционные издержки по обеспечению данной сферы комплектующими, поскольку появляется возможность на основе единой цифровой платформы аккумулировать данные, касающиеся материально-технической базы, а также владеть оперативной информацией в области ценовой политики и сроков поставки запасных частей.

Результаты анализа

Цель создания подобной цифровой экосистемы состоит в том, чтобы объединить всех заинтересованных участников: исполнителей и заказчиков услуг по судоремонту, поставщиков запасных частей, комплектующих и расходных материалов, а также субподрядчиков (при необходимости) и предприятий, обеспечивающих транспортировку и логистическую поддержку. Это позволит уравнивать тарифы, сделать более прозрачным ценообразование на материалы и оборудование, а также обеспечить информационной поддержкой как участников производственного процесса, так и заказчиков услуг.

Предлагаемая цифровая экосистема также позволит реализовать главный принцип судоремонта – ориентация на индивидуальный подход при удовлетворении требований клиентов. В данном случае речь идет о клиентоцентричности, под которой следует понимать стратегию развития бизнеса, которая ставит клиента в центр всех процессов и решений и нацелена на максимальную удовлетворенность потребностей и ожиданий клиента.

Клиентоцентричность в судоремонте достигается в том числе посредством применения цифровых решений, основными целями которых являются: экономия времени конечного потребителя, соблюдение принципов безопасности совершаемых операций, налаживание прямой и эффективной коммуникации между продавцом и клиентом. По мнению автора, в этой связи требуется разработка инструментария, с помощью ко-

торого можно применять персонализированные цифровые решения, учитывающие индивидуальные пожелания клиентов с минимальным разрывом между ожиданием и реальностью. Это предполагает создание матрицы индивидуальной клиентоцентричности, которая будет ориентирована на классификацию индивидуальных пожеланий клиентов в зависимости от их приверженности, платежеспособности и значимости (доля в формировании прибыли) [Ткачева; Гурьева, 2023].

В этой связи интересными представляются рекомендации по реализации цифрового перехода промышленных предприятий в «smart» экосистему, которую предлагается создавать как действующие партнерские сети, обеспечивающие взаимодействие с целью разработки новых клиент-ориентированных продуктов и услуг [Майорова, Балашова, 2021].

Применительно к судоремонту, по мнению автора, в случае создания «smart» экосистемы акцент должен быть сделан на развитие партнерских взаимосвязей с представителями окружающей среды посредством синхронизации программного обеспечения.

В «Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2035 года» в п. 2.2.3. «Экологические тренды» прямо указано увеличение антропогенного загрязнения морских и речных акваторий и водоохраных зон, что явилось причиной существенного роста требований к экологической безопасности судопромышленной отрасли.

В связи с нарастающей проблемой морская отрасль следует ускоренной программе обеспечения экологической устойчивости, приняв ряд конвенций, благодаря действию которых серьезно сократилось максимальное содержание серы в морском топливе до 0,5 %. Последним таким нормативным документом стали правила ИМО 2020 [Макаревич и др., 2022].

Также подчеркнем, что воздействие предприятий отрасли морского транспорта, в том числе судостроения и судоремонта, на окружающую среду является значительным и может способствовать усилению парникового эффекта, загрязнению воздуха и водных ресурсов, шумовому загрязнению, эрозии почв, что подтверждает важность внедрения модели «зеленого» роста.

Таким образом, предлагаемая экосистема должна опираться на основные принципы ESG трансформации, обеспечивая решение задачи сдерживания разрушительного влияния экономического развития на природную среду, в том числе за счет следования принципам циркулярной

экономики. В этой связи в предлагаемую экосистему целесообразно включить предприятия переработчиков отходов судоремонтного производства. Это позволит наладить безотходное циркулярное производство, так как в отрасли судоремонта много металлических деталей, которые невозможно использовать в дальнейшей эксплуатации судна, но путем сплавки металла возможно произвести новые товары.

Для достижения эффекта от реализации «зеленой» политики устойчивого развития судоремонтной отрасли можно применить следующие подходы: снижение всех видов загрязнения окружающей среды; полная переработка всех видов отходов; пропаганда экономичного использования ресурсов; усовершенствование законодательных механизмов для защиты окружающей среды; ограничение потребления энергии; разработка энергосберегающих технологий.

В дополнение к изложенному выше отметим, что автор разделяет мнение генерального директора ООО «РОСФЛОТСЕРВИС» Р.В. Паршина о необходимости включения в приоритетные направления государственной политики в области развития судостроительной промышленности направления по созданию механизмов стимулирования для внедрения в судоремонтных организациях инновационных технологий судоремонта и сервиса. В актуализированную Морскую доктрину целесообразно включить судоремонтную отрасль, как отдельную составляющую морского потенциала Российской Федерации [Паршин, 2021].

Необходимо усовершенствовать и мероприятия по государственной поддержке судоремонтной отрасли: разработать определенные меры, такие как низкие кредитные тарифы, целевое финансирование малых и средних предприятий судоремонта для импортозамещения ремонтного оборудования на отечественные аналоги, модернизации отрасли судоремонта путем внедрения инновационных технологий, стимулирование судовладельцев с целью перехода на обслуживание судов на отечественных предприятиях судоремонта. Данные меры поддержки, как специальную социальную программу по поддержке судоремонтной отрасли, также рекомендуется автором отобразить в стратегии развития судоремонтной промышленности на период до 2035 года.

Выводы

Вышеуказанные меры поддержки предприятий малого и среднего предпринимательства

в сфере судостроения должны сопровождаться оптимальными экономическими условиями в части налогообложения, таможенного регулирования, а также путем внедрения цифровой платформы для всех предприятий, занятых в сфере судоремонта, с целью повышения их конкурентоспособности и привлекательности на рынке.

При развитии отечественного судоремонта необходимо опираться на принципы «зеленой» и циркулярной экономики; учитывать индивидуальность выполняемых работ и вектор развития партнерских отношений, в том числе посредством внедрения инновационных технологий. Инновации должны быть максимально клиентоцентричны, в связи с чем при построении судоремонтного бизнеса, особенно на основе цифровой платформы, в структуре научного потенциала и научного капитала промышленной организации важно рассматривать маркетинговые компетенции, которые позволяют согласовать научно-техническую деятельность с интересами рынка [Власов, Палкина, Кох, 2022]. Также на основе маркетинговых компетенций можно упростить решение проблемы синхронизации действий по цифровой трансформации всех деловых партнеров, осуществлению интегрированного управления [Апатова, 2022], что обеспечит устойчивое развитие как отдельного предприятия, так и цифровой экосистемы.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

- Апатова Н. В., 2022. Цифровые трансформации бизнеса и социума // Вестник Тверского государственного университета. Серия: Экономика и управление. № 4 (60). С. 60–71. DOI: 10.26456/2219-1453/2022.4.060-071
- Безбородов Г. И., Исмагилов М. И., 2017. От стратегии е-Навигации к концепции и-Акватории // Морской вестник. № 1 (61). С. 77–81.
- Власов Н. В., Палкина Е. С., Кох Л. В., 2022. Сущностная характеристика научного потенциала и научного капитала инновационного промышленного предприятия // Вестник Забайкальского государственного университета. Т. 28, № 8. С. 90–98. DOI: 10.21209/2227-9245-2022-28-8-90-98
- Гурьева А. А., 2023. Клиентоцентричность в сфере логистических услуг в условиях цифровизации // Транспорт. Горизонты развития : материалы междунар. науч.-практ. форума, г. Нижний Новгород, 14–16 июня 2023 г. ФГБОУ ВО «ВГУВТ». URL: http://вф-река-море.рф/2023/8_2.pdf
- «Зеленое судоходство» – опыт Совкомфлота, 2021 // Морской флот. № 3. С. 16–19.

- Майорова К. С., Балашова Е. С., 2021. Цифровой переход промышленных предприятий в «smart» экосистему // Экономика промышленности. № 14 (4). С. 433–444. DOI: 10.17073/2072-1633-2021-4-433-444
- Макаревич Т. А., Модина М. А., Хекерт Е. В., Кузнецова Ю. С., Шкода В. В., 2022. Проблема загрязнения атмосферного воздуха с судов // Эксплуатация морского транспорта. № 3 (104). С. 125–128. DOI: 10.34046/AUMSUOMT104/19
- Паршин Р. В., 2021. Стратегическое планирование в судоремонте. URL: <https://parshinrv.ru/news-view.php?id=120>
- Пинский А. С., 2016. E-Навигация и безэкипажное судовождение // Транспорт Российской Федерации. № 4 (65). С. 50–54.
- Скаридов А. С., 2021. «Зеленое судоходство» и проблема устойчивого использования морского транспорта // Международное право и международные организации. № 1. С. 31–45. DOI: 10.7256/2454-0706.2021.7.36104
- Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2035 года, 2019. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/72831068/>
- Ткачева К. А. Клиентоориентированный подход в государственном управлении. URL: <https://cx.cdto.ranepa.ru>
- Турчанинова Т. В., 2012. Стратегии развития судоремонтного предприятия // Мир транспорта. № 6. С. 76–81.
- Фролов В. Н., Севбо В. Ю., Ануфриев И. Е., 2018. Технологии безэкипажного судовождения // Транспорт Российской Федерации. № 4 (77). С. 17–21.
- Centricity in the Field of Logistics Services in the Context of Digitalization]. *Transport. Gorizontalnoye razvitiya: materialy mezhdunar. nauch.-prakt. foruma, g. Nizhniy Novgorod, 14–16 iyunya 2023 g.* [Transport. Horizons of Development. 2023. Proceedings of the International Scientific and Practical Forum, Nizhny Novgorod, June 14–16, 2023]. FGBOU VO «VGUVT». URL: http://вф-пека-мопе.pdf/2023/8_2.pdf
- «Zelenoye sudokhodstvo» – opyt Sovkomflota [“Green Shipping” – The Experience of Sovcomflot], 2021. *Morskoy flot* [Marine Fleet], no. 3, pp. 16–19.
- Mayorova K.S., Balashova E.S., 2021. Cifrovoy perehod promyshlennyh predpriyatij v «smart» ekosistemu [Digital Transition of Industrial Enterprises to the “Smart” Ecosystem]. *Ekonomika promyshlennosti* [Russian Journal of Industrial Economics], no. 14 (4), pp. 433–444. DOI: 10.17073/2072-1633-2021-4-433-444
- Makarevich T.A., Modina M.A., Heckert E.V., Kuznetsova Yu.S., Shkoda V.V., 2022. Problema zagryazneniya atmosfernogo vozduha s sudov [The Problem of Atmospheric Air Pollution from Ships]. *Ekspluatatsiya morskogo transporta* [Operation of Marine Transport], no. 3 (104), pp. 125–128. DOI: 10.34046/AUMSUOMT104/19
- Parshin R.V., 2021. *Strategicheskoe planirovanie v sudoremonte* [Strategic Planning in Ship Repair]. URL: <https://parshinrv.ru/news-view.php?id=120>
- Pinsky A.S., 2016. E-Navigatsiya i bezekipazhnoye sudovozhdenie [E-Navigation and Unmanned Shipping]. *Transport Rossijskoj Federacii* [Transport of the Russian Federation], no. 4 (65), pp. 50–54.
- Skaridov A.S., 2021. «Zelenoe sudokhodstvo» i problema ustojchivogo ispolzovaniya morskogo transporta [“Green Shipping” and the Problem of Sustainable Use of Marine Transport]. *Mezhdunarodnoye pravo i mezhdunarodnye organizacii* [International Law and International Organizations], no. 1, pp. 31–45. DOI: 10.7256/2454-0706.2021.7.36104
- Strategija razvitiya sudostroitelnoj promyshlennosti na period do 2035 goda* [Strategy for the Development of the Shipbuilding Industry for the Period up to 2035], 2019. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/72831068/>
- Tkacheva K.A., 2023. *Klijentooriyentirovannyj podkhod v gosudarstvennom upravlenii* [Client-Centric Approach in Public Administration]. URL: <https://cx.cdto.ranepa.ru>
- Turchaninova T.V., 2012. Strategii razvitiya sudoremontnogo predpriyatija [Strategies for the Development of a Ship Repair Enterprise]. *Mir transporta* [The World of Transport], no. 6, pp. 76–81.
- Frolov V.N., Sevbo V.Yu., Anufriev I.E., 2018. Tehnologii bezekipazhnogo sudovozhdenija [Non-Ship Navigation Technologies]. *Transport Rossijskoj Federacii* [Transport of the Russian Federation], no. 4 (77), pp. 17–21.

REFERENCES

- Apatova N.V., 2022. Cifrovye transformacii biznesa i sociuma [Digital Transformations of Business and Society]. *Vestnik Tverskogo gosudarstvennogo universiteta. Serija: Ekonomika i upravlenie* [Bulletin of Tver State University. Series: Economics and Management], no. 4, (60), pp. 60–71. DOI: 10.26456/2219-1453/2022.4.060-071
- Bezborodov G.I., Ismagilov M.I., 2017. Ot strategii e-Navigacii k koncepcii i-Akvatorii [From the E-Navigation Strategy to the I-Water Area Concept]. *Morskoy vestnik* [Marine Bulletin], no. 1, pp. 77–81.
- Vlasov N.V., Palkina E.S., Koch L.V., 2023. Sushhnostnaja harakteristika nauchnogo potentsiala i nauchnogo kapitala innovacionnogo promyshlennogo predpriyatija [Essential Characteristics of the Scientific Potential and Scientific Capital of an Innovative Industrial Enterprise]. *Vestnik Zabjalskogo gosudarstvennogo universiteta* [Bulletin of the Trans-Baikal State University], no. 8, pp. 90–98. DOI: 10.21209/2227-9245-2022-28-8-90-98
- Guryeva A.A., 2023. Klientocentrinnost v sfere logisticheskikh uslug v usloviyah cifrovizacii [Client-

Information About the Author

Anastasia A. Guryeva, Postgraduate Student, Department of Economic Theory of Economics and Management, Senior Lecturer, Department of Civil and International Law, Admiral F.F. Ushakov State Maritime University, Prosp. Lenina, 93, 353924 Novorossiysk, Russian Federation, alieva052011@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-8113-0004>

Информация об авторах

Анастасия Александровна Гурьева, аспирант кафедры экономической теории, экономики и менеджмента, старший преподаватель кафедры гражданского и международного права, Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, просп. Ленина, 93, 353924 г. Новороссийск, Российская Федерация, alieva052011@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-8113-0004>