

УДК 330

Оценка рыночной силы потребителей продукции судостроительной отрасли Российской Федерации

Хасанова Н.Ф.

Соискатель кафедры экономического права
Казанского национального исследовательского
технического университета им. А.Н. Туполева – КАИ

В статье на основе концепции пяти конкурентных сил Майкла Портера проведена качественная оценка рыночной силы потребителей применительно к судостроительной отрасли России.

Ключевые слова: судостроение, конкуренция, регион, потребители, производители, поставщики, эффективность, производительность.

В основе создания проекта, имеющего региональное значение, лежит взаимодействие между потенциальными его участниками, существующей экономической системой, стремящейся к стабильности, системой управления, обеспечивающей непрерывное движение к поставленной цели.

Понимая под инновационной стратегией ту или иную модель поведения компании в новых рыночных условиях, можно выделить ряд направлений, отражающих различные аспекты стратегического планирования. Для этого целесообразно провести анализ методических аспектов отдельных видов стратегий развития предприятия и уточнить роль инноваций в рамках конкретных стратегий.

Инновации являются одним из элементов управления при разработке стратегии предприятия, однако, их роль неодинакова. Наибольшую роль инновации играют в таких теориях как теория Портера, теория Майкла Трейси и Фреда Вирсема, «трех К», матрица рисков, модели Ансоффа и некоторых других. В остальных видах стратегий инновационная составляющая выражена не так ярко [1].

Анализ различных теорий стратегического планирования показал целесообразность применения теории Майкла Портера для разработки инновационной стратегии машиностроительного предприятия. В основе данной теории лежит концепция **пяти конкурентных сил**, действующих в отрасли. Основной задачей предприятия является разработка действенных мер против данных сил либо использование действия данных сил с выгодой для себя. Поэтому необходимо перед разработкой мер выявить, какие силы принципиально могут действовать на

данном рынке, какие факторы оказывают влияние на величину данных сил, провести оценку данных сил, а также изменение динамики действия данных сил во времени. В роли конкурентных сил необходимо рассматривать: потребителей; поставщиков; товары-субституты; потенциальных конкурентов; действующих конкурентов.

Рассмотрим данные силы применительно к судостроительной отрасли Российской Федерации, которая относится к приоритетам развития государства. Развитие судостроения России должно обеспечить интересы обороны, транспорта и других областей экономики. Оно занимает значительную долю в общем объеме производства ОПК, в экспорте военно-технической продукции. Число занятых в отрасли, без учета контрагентских предприятий, – около 200 тыс. человек. Судостроительная отрасль ОПК насчитывает 160 предприятий.

В целом, судостроение включает в себя гражданское водоизмещающее, специальное судостроение, скоростное судостроение. Одним из основных сегментов рынка продукции высокотехнологичного машиностроения является сегмент производства и технического сопровождения речных транспортных судов, а также транспортных судов типа «река-море». Рынок такой продукции характеризуется достаточно высоким уровнем конкуренции, при этом конкурентное давление постепенно усиливается.

Рассмотрим мировой рынок гражданского судостроения. Несмотря на то, что в последнее время наметились тенденции к улучшению состояния мировой экономики, прогнозы развития мирового

судостроения на ближайшие годы нельзя назвать оптимистичными. Главная проблема заключается в том, что судостроители мира продолжают в огромных масштабах осуществлять строительство и поставки тоннажа, который не востребован современными торговыми и судоходными рынками. Эти суда были заказаны еще в докризисный период, когда рыночная конъюнктура выглядела привлекательной для инвесторов строительства судов, а сегодня это – избыточное пополнение мирового флота всё сильнее нарушает баланс спроса и предложения, усиливает избыток тоннажа в международном судоходстве.

Последствия недавнего глобального кризиса 2008-2009 гг. – замедление роста мировой экономики и торговли – ещё не преодолены. Грузовая база в судоходстве сократилась по всем категориям грузов (в частности, по наливным грузам на 3 %). Возможно наступление второй волны кризиса в этом или следующем году, который вновь может вызвать серьезные последствия для морского транспорта и судостроения.

Прогноз Всемирного банка говорит о предполагаемом росте торговли в ближайшие годы. Но рост мировой экономики и торговли носит умеренный и неустойчивый характер и он возобновился в основном за счет развивающихся стран: Китая, стран Юго-Восточной Азии, Бразилии, Индии и др. Неустойчивость темпов роста и всего состояния мировой экономики объясняется тем, что источники последнего кризиса продолжают сохраняться (это – рост задолженности США и других развитых стран, финансовые «пузыри», хаотичное движение огромных масс спекулятивных капиталов), а к ним добавляется социальная напряженность и политическая нестабильность в таких важных регионах, как Средиземноморье, Африка, Ближний и Средний Восток. Все эти факторы не свидетельствуют о благоприятных перспективах мировой экономики и торговли в ближайшие годы.

Рассматривая российский рынок гражданского судостроения, можно отметить, что по данным журнала «Fairplay Solution», за апрель 2011 г., доля России на мировом рынке гражданских транспортных судов составляет 0,12 %, на европейском – 13,4 % [2].

Российское судостроение, которое в 70-х гг. прошлого века по объемам занимало 2-ое место в мире (после США) по военному кораблестроению и 6-8 место по гражданскому судостроению, за годы рыночных реформ пережило существенный спад и сейчас практически отсутствует на мировом рынке гражданских судов. Судостроительный бум начала XXI в. Россию также не затронул.

Количество судов морского транспортного флота, контролируемого российскими судовладельцами, по состоянию на начало 2013 г. составляет 1483 единиц общим дедвейтом 19,2 млн. т, из ко-

торых 72,6 % тоннажа эксплуатируется под иностранными флагами. Под флагом России на начало 2013 г. насчитывалось 1151 судно общим дедвейтом 5,3 млн. т, из них сухогрузных – 865 ед. (3,7 млн. т), наливных – 286 ед. (1,6 млн. т) [2].

Анализ состояния судов морского флота, контролируемого российскими судовладельцами, позволяет сделать вывод, что Россия располагает только современным наливным флотом, зарегистрированным под иностранными флагами.

Анализ состояния речного флота России показывает, что наметилось более чем четырехкратное сокращение количества грузовых транспортных судов и более чем двукратное сокращение количества пассажирских. Средний возраст речных судов более 30 лет. По оценкам специалистов, в течение ближайших 7-ми лет начнется активное выбытие речного флота по причине его морального и физического износа [3]. Учитывая вышеизложенные факторы развития судостроительной отрасли, требуется провести качественную оценку силы потребителей судостроительной отрасли. Результаты данной оценки представлены в таблице 1. Важными методическими аспектами при исследовании власти потребителей являются следующие параметры:

- принципиальное наличие отдельных факторов власти потребителей;
- величина отдельных факторов и сила взаимного влияния данных факторов власти;
- правомерность и корректность применения различных методов оценки величины отдельных факторов власти;
- понимание сути и направленности действия данных факторов власти как потребителем, так и производителем продукции;
- возможность и готовность потребителей и производителей применить свои знания о действии факторов власти при разработке форм, условий и параметров сотрудничества;
- понимание сути и адресатов последствий применения силы потребителей, а также рисков при активизации конкретных факторов власти [3].

В целом, следует отметить, что данные аспекты характеризуют власть потребителей как комплексное многофакторное явление, в рамках которого необходимо рассматривать действия как потребителей, так и производителей с точки зрения выгод и издержек, а также рисков с учетом динамики данных сил во временном аспекте.

Таблица 1

Оценка факторов силы потребителей в судостроительной отрасли Российской Федерации

Фактор силы	Действия потребителя	Результат для потребителя	Результат для производителя
Доля закупок	Диверсификация поставщиков для создания конкурентной среды и сбалансированного развития производителей судов	Возможность диктовать цены и условия поставок поставщикам	Невозможность применять затратный метод ценообразования, снижение прибыли.
Информационное обеспечение потребителей	Обладают широкими и системными профессиональными знаниями о характеристиках разных видов судов	Облегчает процесс выбора судов, повышает надежность оценки эксплуатационных затрат за время эксплуатации	Исключает возможность манипулирования информацией о затратах на производство продукции
Доля затрат на продукцию в общей сумме затрат потребителей	Высокая доля затрат, выступающих в роли капиталоемких инвестиционных проектов	Очень высокие стимулы к реализации силы, проявляющиеся в длительной подготовке к приобретению судов	Высокое ценовое давление со стороны потребителя; Актуализируются стимулы для снижения затрат на производство судов.
Свойства товара (степень его стандартности или дифференцированности)	Высокая степень дифференцированности продукции в зависимости от класса судов по тоннажу, дедвейту, сфере эксплуатации	Широкие возможности выбора судов в зависимости от потребностей потребителя	Усиливается необходимость в изучении реальных потребностей эксплуатирующих компаний и ужесточаются требования к качеству прогнозов
Издержки переключения	Высокие в силу длительности периода эксплуатации и высокой стоимости приобретения и технического обслуживания	Затрудненный уход к другому поставщику в силу высоких затрат переключения	Возможность привязки потребителя на длительный срок за счет сервиса
Уровень прибыльности потребителя	Невысокий уровень прибыльности потребителя в силу стагнации потребительского рынка	Высокая эластичность спроса по цене	Высокая чувствительность уровня прибыли к величине спроса
Возможность обратной интеграции	Отсутствует мотивация к обратной интеграции в силу специфичности отрасли судостроения	Приобретение непрофильного актива, дополнительные затраты на обеспечение текущей деятельности	Сохранение контроля над предприятием

Литература:

1. Портер М.Е. Конкурентная стратегия: Методика анализа отраслей и конкурентов / Пер. с англ. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2005. – 454 с.
2. Государственная программа Российской Федерации «Развитие судостроения на 2013-2030 годы». – URL: <http://old.minpromtorg.gov.ru/ministry/fcp/6>
3. Хиневич В.В. Стратегическое управление инновационным развитием машиностроительного предприятия в условиях монополии: Автореф. ... канд. эконом. наук. – Казань, 2012. – 24 с.

Assessment of Market Force of Customers of Ship-Building Industry of the Russian Federation

N.F. Khasanova

Kazan National Research Technical University named after A.N. Tupolev

The author of the paper conducts qualitative assessment of customers' market force based on Michael Porter's conception of five competitive forces as applied to Russian ship-building industry.

Key words: shipbuilding, competition, region, customers, manufacturers, suppliers, efficiency, productivity.