

Е. Н. Ветрова, к.э.н., доцент Санкт-Петербургского государственного университета экономики и финансов (СПбГУЭФ), г. Санкт-Петербург
ПРОБЛЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬЮ РОССИЙСКОГО
СУДОСТРОЕНИЯ

Судостроение — отрасль, производящая постройку судов всех типов и назначений. Являясь сложной машиностроительной отраслью производства, судостроение объединяет не только предприятия, осуществляющие непосредственную постройку судов, но и предприятия, производящие комплектующие изделия для строящихся судов. Доля судостроительной отрасли России в общем объеме производства ОПК более четверти, в экспорте военно-технической продукции - до 20-30%. Общее число занятых в отрасли, без учета контрагентских предприятий - около 200 тыс. человек. Это определяет стратегическую важность ее развития для экономики страны.

Судостроительная промышленность РФ – одна из основных составляющих инфраструктуры страны, обеспечивающей стратегическое сдерживание, защиту морских границ и коммуникаций, перевозку грузов и пассажиров на морских и внутренних водных путях, использование биологических и сырьевых ресурсов Мирового океана.

Для России в силу особенностей ее географического положения и исторического развития судостроение всегда имело приоритетное значение для национальной экономики и обороноспособности государства.

Судостроение - наукоемкая отрасль с длительным циклом изготовления продукции. Строительство в России кораблей и морских судов различного водоизмещения (до 60 тыс. тонн) требует от 9 месяцев до 2–3 лет - от момента запуска металла в обработку до швартовых и ходовых испытаний готового судна. В процессе проектирования и изготовления современного корабля (судна) участвуют до 100 и более предприятий различных отраслей - судостроения, металлургии, энергетического и специального машиностроения, приборостроения, радионавигации и связи, химпрома и т.д.

Отечественное судостроение ещё совсем недавно было одним из самых мощных в мире: оно обеспечивало треть мирового военного кораблестроения, а в области гражданского судостроения страна входила в десятку самых развитых стран мира.

Однако отрасль исторически была ориентирована на военную продукцию. После распада СССР судостроение в России стало утрачивать свое значение как одного из центров национальной экономики, прежде всего из-за резкого сокращения государственного оборонного заказа вследствие изменения оборонной доктрины государства и неготовности к эффективной деятельности в условиях рыночной экономики. Это привело к тому, что судостроительный комплекс России не сумел в первое десятилетие рыночных реформ переориентироваться на строительство гражданских судов, начал терять свои позиции, как

на внутреннем, так и в экспортном секторах рынка. Это в значительной степени предопределило его длительное кризисное состояние, что привело к тому, что по многим параметрам российское гражданское судостроение сегодня не соответствует мировому уровню.

Проблемы отрасли можно разделить на следующие группы:

1. Системные проблемы, обусловленные развитием экономики России, в целом.

Наличие ключевых слабых мест в масштабе всей институциональной среды, в первую очередь в сфере правового обеспечения и государственного регулирования. Экономическое развитие России сдерживается тем, что преодоление слабых мест идет с переменным успехом. На правовом фронте продвижения практически не заметно, обеспечивается лишь слабая защита имущественных прав, ущемляемых мощными частными и государственными интересами. Политические институты и в частности механизмы сдержек и противовесов нуждаются в значительном укреплении. Необходимость предоставления социальных услуг вступает в противоречие с развитием конкурентоспособности, одновременно ограничивая возможности государства по поддержке требуемых реструктуризации и модернизации. Эти слабости институциональной среды — серьезные барьеры, затрудняющие прогресс в повышении конкурентоспособности на микроэкономическом уровне¹.

2. Проблемы развития судостроения, как части машиностроительного сектора.

Так, по данным аналитического обзора ОАО «Еврофинансы»² удельный вес машиностроительной отрасли в структуре промышленного производства России составляет около 20%, в то время как в экономически развитых странах он достигает 35-50%. Основу сектора составляет автомобилестроение (27,4%), судостроение – 3%.. В 2007-2008гг. рост отрасли затормозился одновременно с резким снижением рентабельности с 20% в 2006г. до 5% в 2007-2008гг.

Среди секторов машиностроения, наилучшие темпы роста оборотов в 2005-2006гг. показывали судостроение и авиа- и ракетостроение, однако в 2007г. они замедлились в 2 раза, в то время как темпы роста в других секторах ускорились, например энергетическое машиностроение показало рост оборотов в 2005-2007гг. в 4,2 раза. В результате активы судостроения имели в анализируемом периоде самые низкие темпы роста в машиностроительной отрасли. В результате рентабельность собственного капитала составила 5%, а рентабельность активов менее 1% (меньшие показатели имеют только сельскохозяйственные машиностроительные предприятия).

¹ Майкл Портер и Кристиан Кетелс совместно с Мерседес Дельгадо и Ричардом Брайденом. Конкурентоспособность на распутье: направления развития российской экономики. 2007

² Машиностроение. Часть I. Обзор отрасли: структура, динамика, рынок акций. Версия 05-2009. <http://www.eufn.ru/index.php>

3. Отраслевые проблемы, что объясняется особенностями отечественного законодательства и финансовой инфраструктуры гражданского судостроения.

Основными причинами неудовлетворительного финансово-экономического положения предприятий отрасли являются:

- Резкое уменьшение объемов работ по государственному оборонному заказу в 1997 – 2003 годах.

- Недостатки формирования и сроков пересмотра цен на оборонную и гражданскую продукцию. Как следствие низкая заработная плата и отток квалифицированной рабочей силы.

- Несбалансированная структура портфеля заказов. Большое количество проектов кораблей и плавсооружений, одновременно находящихся в строительстве, значительная часть из которых являются головными. Это привело к гипертрофированным инженерным службам, большим затратам на подготовку производства.

- Отсутствие достаточного количества рентабельных для предприятия заказов на российском и внешнем рынках по строительству кораблей, судов и специальной морской техники. Вынужденная загрузка производства низкорентабельными и даже убыточными заказами (корпуса судов, плавучий рыбзавод, танкеры и др.).

- Утрата по указанным выше причинам собственных оборотных средств и вынужденное привлечение кредитов на коммерческих условиях.

- Неоптимальная в сложившихся политико-экономических условиях организационно-производственная структура предприятия, сочетающая в себе одновременно ориентацию на производство АПЛ, а так же универсальность, позволяющую обеспечивать строительство надводных кораблей и судов.

- Значительные проблемы создают состояние и загрузка производственных мощностей:

Высокий износ основных фондов. Срок службы более 20 лет: энергетическое оборудование - 96,97%; металлорежущее оборудование - 79,53%; крановое оборудование - 83,80%. Загрузка мощностей - 35,5%.

- Недостаточное финансирование предприятия на техническое перевооружение производства (ТТП) по федеральным инвестиционным программам. Из-за низкой рентабельности работ - отсутствие собственных средств на ТТП.

Перечисленные проблемы привели к тому, что возможности предприятия, как и всех отечественных верфей уступают зарубежным практически по всем рассмотренным показателям (табл. 1).

Сравнительный анализ показателей отечественных
и зарубежных верфей³

| Показатели | Отечественные верфи | Зарубежные верфи |
|--|---|--|
| Уровень технического развития, организации производств, управления персоналом | Отстает от зарубежных | высокий |
| Технологическая трудоемкость строительства гражданских судов сопоставимых типов (на 1 тонну судовых конструкций) | 80-120 нормо-часов | 25-30 нормо-часов (Германия) |
| Время изготовления заказа (танкера) | 18-22 месяца | 5-6 месяцев (Япония, Южная Корея); 10-14 месяцев (США) |
| Наличие маркетинговой стратегии | На большинстве предприятий отсутствует или находится на стадии разработки | Присутствует практически на всех предприятиях |
| Численность всех категорий персонала | Намного больше чем на зарубежных | Оптимальная |
| Численность работников, выполняющих работы по обслуживанию | 50-60% от общей численности (как следствие высокие накладные расходы) | 30% от общей численности |
| Уровень заработной платы основного персонала | Низкий (1-2 долл. в час) | Высокий (8-10 долл. в час) |
| Ценовая и кредитная линия | Цены сопоставимы с ценовыми лидерами – странами Юго-Восточной Азии (основанием служит низкий уровень оплаты труда и низкий курс национальной валюты); Ставка кредита – 16-18%; Срок предоставления кредита 2-3 года | Более высокие цены, Ставка кредита – 7-8%; срок предоставления кредита 8-10 лет |
| Государственная поддержка | Отсутствует комплексная государственная поддержка | Сильная государственная поддержка |
| Выбранная рыночная позиция | Лидер в группе среднесложного судостроения; Слабая позиция – в простом судостроении; Предпочтительная позиция – в среднесложном судостроении | Европа – неконкурентоспособна в простом судостроении, лидер – в сложном судостроении; Корея, Япония – лидеры в простом судостроении; Отсутствие безусловного |

³ Ветрова Е.Н. Стратегия повышения конкурентоспособности судостроения России.// Теоретические основы управления инновационным развитием экономики отраслей и предприятия (коллективная монография). СПб.: Изд-во Политехнического университета, 2007. С. 298-347.

| | | |
|--|--|--|
| | | лидера – в среднесложном судостроении. |
|--|--|--|

По мнению М. Портера, без дальнейшего улучшения бизнес-среды российские предприятия не смогут конкурировать на международных рынках иначе как по низкостоимостным позициям, и реструктуризацию можно будет провести лишь в ограниченном масштабе⁴.

Хотя есть много аспектов инфраструктуры предпринимательской деятельности, которым нужно уделить внимание, первоочередные задачи сводятся к следующему: (1) обеспечение реальной конкуренции, (2) упрощение и модернизация административных функций правительства, (3) ликвидация слабых и узких мест в производительных силах и (4) преобразование имеющихся ресурсов в области образования и науки в стабильно развивающиеся конкурентоспособные активы.

⁴ Майкл Портер и Кристиан Кетелс совместно с Мерседес Дельгадо и Ричардом Брайденом. Конкурентоспособность на распутье: направления развития российской экономики. 2007