

УДК 656.6

# К вопросу о развитии отечественной судостроительной отрасли посредством формирования промышленной корпорации

© 2011 г. К.Б. Проклов \*

Судостроительная промышленность РФ – одна из основных составляющих инфраструктуры страны, обеспечивающих стратегическое сдерживание, защиту морских границ и коммуникаций, перевозку грузов и пассажиров на морских и речных водных путях, использование биологических и сырьевых ресурсов Мирового океана. Исторически сложилось так, что отечественная судостроительная отрасль была ориентирована в основном на военную продукцию. Это привело к тому, что по многим параметрам российское гражданское судостроение сегодня не соответствует мировому уровню.

Российские транспортные компании ежегодно размещают за рубежом заказы на строительство судов на сумму около 1 млрд долларов США. А доля российских производителей в объеме заказов российских судовладельцев за последние 10 лет ничтожно мала и составляет на 2007 год порядка 6 %, а на 2008 год – около 8 % (**рис. 1**). В основном столь низкий уровень вызван устаревшей технологией производственных процессов, приводящей к увеличению цикла строительства судна на российских верфях в 2–2,5 раза и существенно удорожанию конечной продукции в сравнении с зарубежными аналогами.

Так, например, для постройки танкера водоизмещением 40–50 тыс. тонн в России требуется более 1 млн чел./ч., а в Японии или Южной Корее – менее 400 тыс. чел./ч. Становится очевидным, что за рубежом корабли строить дешевле и быстрее. В результате – российские производства часто простаивают, а значит, теряют прибыль и не имеют возможности для укрепления научно-производственной базы.

Эти данные позволяют с уверенностью говорить о том, что отечественная судостроительная промышленность участия в создании больших и средних рыбопромысловых судов практически не принимает.

Судостроительная промышленность РФ представляет собой совокупность зарегистрированных на территории страны в соответствии с ее законодательством многочисленных организаций, относящихся к различным организационно-правовым фор-



**Рис. 1. Общий тоннаж гражданских судов, построенных за последние 10 лет по заказам российских судовладельцев [1]**

мам собственности. Сюда входят судостроительные и судоремонтные предприятия, предприятия судового машино- и приборостроения, электромонтажные предприятия, научно-исследовательские и проектно-конструкторские институты.

Рассматривая состояние отечественной судостроительной отрасли, как основной фактор, показывающий необходимость ее реформирования, автор анализирует в первую очередь ее основные подотрасли: оборонное и гражданское судостроение.

Оборонное кораблестроение РФ последние 15 лет существовало за счет государственного оборонного заказа и зарубежных заказов по линии военно-технического сотрудничества и сохранило свой потенциал.

Как видно из **рис. 2**, к 2009 году в судостроении РФ растет объем производства в денежном выражении. Общий объем продаж продукции судостроения в 2009 году – около 180 млрд рублей, причем 80 % из них – это оборонная продукция<sup>1</sup>.

Доминирование в структуре продаж продукции военного кораблестроения обуславливается значительным государственным оборонным заказом (около 40 %), а также экспортом продукции военно-технического сотрудничества – порядка 38 %. Доля продукции гражданского судостроения составляет около четверти объемов, из которых порядка 14 % – на внутреннем рынке, и 9 % – на внешнем (**рис. 3**)

<sup>1</sup> Составлено автором на основе отчетов Минпромторга РФ о состоянии промышленного производства за 2003–2009 годы.

\* Аспирант Московской академии экономики и права.



Рис. 2. Динамика объема продаж в отрасли<sup>2</sup>

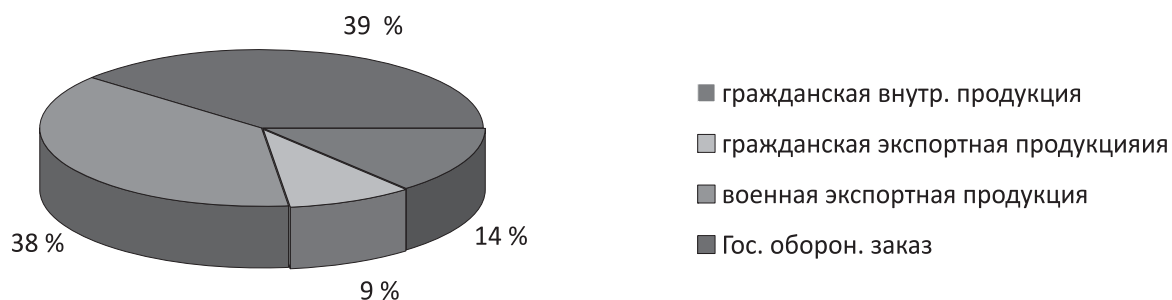


Рис. 3. Структура продукции отрасли [1]

Также в поддержку отечественного военного кораблестроения выступает государственная программа вооружения, принятая на ближайшую перспективу – до 2015 года. Согласно этой программе в структуре военного заказа будут преобладать государственный оборонный заказ – порядка 57 % и программы военно-технического сотрудничества – 43 %.

Что же касается отечественного гражданского судостроения, то тут ситуация довольно критическая. На фоне относительных успехов оборонного кораблестроения совсем иначе выглядит позиция РФ на рынке гражданского и коммерческого судостроения. Пик кризиса в гражданском судостроении пришелся на 1998 год, когда уровень производства продукции сократился почти в 19 раз. В 2005 году объемы производства были в 5 раз меньше, чем аналогичные показатели в 1980-х годах (рис. 4).

Анализ отчетов о состоянии промышленного производства Минпромторга России за последние 5 лет позволяет утверждать о следующей динамике уровня производства в судостроительной промышленности гражданского назначения.

Рассматривая динамику производства кораблей и судов, представленную на рисунке 4, и сопоставляя имеющиеся данные с показателями уровня производства в судостроительной отрасли согласно

отчетам Минпромторга, следует обратить внимание на тот факт, что эти данные могут различаться.

Процентное увеличение уровня производства в судостроении не обязательно влечет за собой количественное увеличение единиц построенных кораблей за анализируемый период.

Это обуславливается тем, что на постройку большинства кораблей требуется срок, значительно превышающий рамки одного года. А в отчетах Минпромторга учитывается, насколько в анализируемом периоде продвинулась постройка судов, заложенных в ранних периодах.

Имеющиеся данные свидетельствуют о том, что в 2007 году прирост производства к 2006 году составил 9,2 %. В свою очередь, в 2008 году пророст выпуска продукции составил порядка 30 % по отношению к показателям 2007 г.

Следует отметить, что в 2009 году объем выпуска продукции гражданского судостроения по сравнению с 2008 годом увеличился на 45 %. В первой половине 2010 года в судостроительной промышленности гражданского назначения также наблюдается рост, который составляет порядка 3–5 %. На данный момент в постройке находятся порядка 110 судов различного назначения.

Объективные потребности в новых судах у нашего гражданского флота весьма существенны (табл. 1). Процесс старения и сокращения российского гражданского флота выходит на пиковый уровень. Средний возраст судов приближается к 20 годам. Например, отечественный научно-исследовательский флот насчитывает 85 судов, из кото-

<sup>2</sup> Составлено автором на основе отчетов Минпромторга РФ о состоянии промышленного производства за 2003–2009 годы.

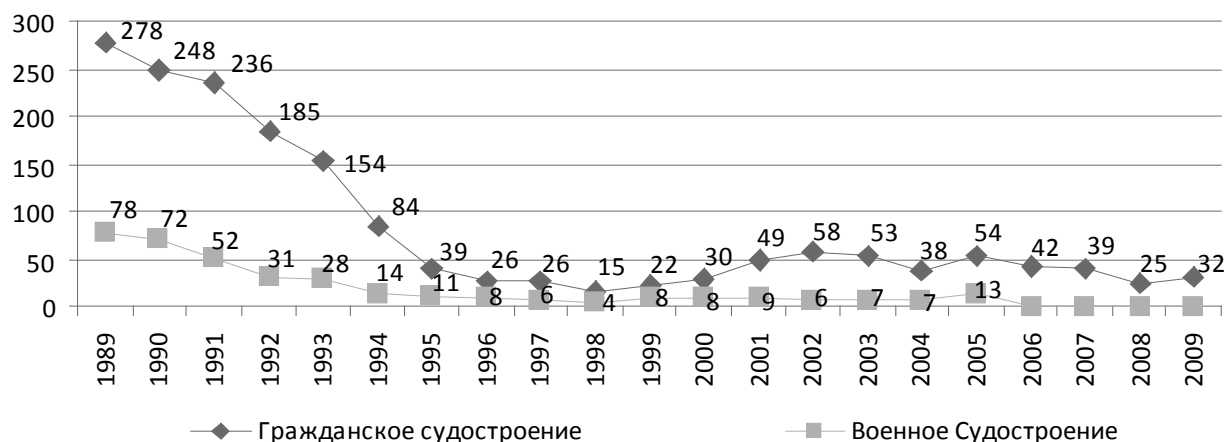


Рис. 4 Динамика постройки кораблей и судов водоизмещением более 100 т, ед.

Таблица 1  
Потребность РФ в судах и плавсооружениях гражданского назначения на период до 2015 года [5]

| Типы Судов                                         | Количество объектов, ед. |
|----------------------------------------------------|--------------------------|
| Морские транспортные суда                          | 116                      |
| Ледоколы и прочие суда вспомогательного назначения | 70                       |
| Транспортные суда речного и смешанного флота       | 117                      |
| Суда промыслового флота                            | 180                      |
| Ср-ва освоения шельфа и обслуживающие суда         | 35                       |

рых к 2015 году подлежат списанию около 80. При этом за последние годы построены всего лишь пара судов для исследовательских нужд.

Таким образом, в целях сохранения и развития научно-производственного потенциала оборонно-промышленного комплекса, а также для ликвидации существенного отставания отечественной судостроительной отрасли от зарубежных производителей и вывода ее из затянувшегося кризиса Министерством промышленности и энергетики России разработана «Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и дальнейшую перспективу»<sup>3</sup>. Основная цель данной стратегии – создание нового конкурентоспособного облика судостроительной промышленности в составе крупных производственных и научных интегрированных структур [2 – 5].

В рамках реализации данной стратегии указом Президента [6] было положено начало созданию ОАО «Объединенная Судостроительная Корпорация» (ОСК), в которую вошли предприятия, функционирующие в судостроительной отрасли России.

Формирование корпоративной структуры ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» могло быть осуществлено по двум направлениям:

<sup>3</sup> «Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу». Утверждена приказом Минпромэнерго России от 6 сентября 2007 года № 354.

- 1) концентрация государственной собственности;
- 2) интеграция на основе государственно-частного партнерства.

Создание корпорации было осуществлено по первому варианту, который заключается в концентрации государственной собственности: развитие судостроительной промышленности целиком и полностью ложится на бюджет вместе с неизбежными рисками и убытками. Полный комплекс работ по созданию всего спектра перспективных образцов не только военной, но и гражданской продукции, создание новой системы маркетинга и продаж, а также научно-техническая модернизация верфей будут финансироваться из средств федерального бюджета.

Итогом стала национализация отрасли вследствие увеличения доли государства в уставных капиталах предприятий и интеграции судостроительных предприятий на условиях объединения государственных пакетов акций. Однако сама по себе концентрация собственности в руках государства не будет способствовать улучшению финансовых показателей, повышению эффективности функционирования предприятий в отрасли. Ведь по сути – это спасение ряда госпредприятий за счет средств федерального бюджета: некоторые предприятия находятся в тяжелом финансовом положении и отсутствие государственной поддержки приведет их к полному разорению.

Формирование корпоративной структуры ОСК было окончательно завершено 1 апреля 2009 года. В состав ОСК на правах дочерних компаний вошли три крупных холдинга: ОАО «Западный центр судостроения», ОАО «Северный центр судостроения и судоремонта» и ОАО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта». Вошедшие в состав ОСК предприятия представляют собой акционерные общества, полностью принадлежащие государству. Одним из важных мероприятий в ходе формирования ОСК стало акционирование федеральных государственных унитарных предприятий [1].

Следует отметить, что для эффективного развития судостроительной отрасли формирование кор-

поративной структуры ОСК оптимальнее было бы осуществить по второму варианту, в основе которого лежит объединение усилий государства и отечественного бизнеса при одновременном вхождении российской судостроительной промышленности в международную кооперацию. Данное направление предполагает тесное взаимодействие государства и частного бизнеса, позволяющее сочетать возможности государства концентрировать ресурсы в рамках развития необходимых направлений и мотивацию частных собственников в отношении конечных результатов бизнеса. Финансирование данного направления развития может осуществляться за счет бюджета и внебюджетных источников, включающих в себя собственные средства предприятий, их иностранных партнеров, коммерческие кредиты и привлечение иностранных инвестиций в рамках совместных проектов с зарубежными судостроителями.

Такое направление формирования корпоративной структуры является наиболее предпочтительным. Государству в нем отводится важная роль в решении проблем безопасности, создании флота для государственных нужд, развитии научной и технологической базы судостроительной промышленности. Помимо этого, государству ставится важная задача по разработке современной нормативно-правовой базы, что позволит создать равные экономические условия отечественным судостроителям по сравнению с зарубежными конкурентами. Ответственность за определение продуктового ряда, успех коммерческих проектов на внутреннем и мировом рынках, привлечение в отрасль внебюджетных инвестиций и привлечение иностранных инвестиций в рамках совместных проектов с зарубежными партнерами возлагается на бизнес.

Однако формирование корпоративной структуры ОСК на основе объединения государственных и частных ресурсов на данном этапе невозможно по причине тяжелого финансового положения, значительного научно-технического устаревания и

физического износа большинства основных производственных фондов на предприятиях, что является причиной низкой рентабельности производства. В связи с этим не представляется никакой возможности привлекать необходимые инвестиционные ресурсы в отечественное судостроение из внебюджетных фондов и, соответственно, нельзя вести речь об активном участии в развитии отрасли бизнес-сектора, что обуславливает выбор первого направления формирования корпоративной структуры в отечественной судостроительной отрасли.

Таким образом, на данном этапе развития отечественной судостроительной отрасли государству отводится важная роль в выводе судостроительных предприятий из кризиса, технической модернизации верфей, что в дальнейшем будет способствовать привлечению дополнительных инвестиций из частного сектора бизнеса.

### Библиографический список

1. Леонтьев Р.Г., Веретенников Н.П., Адаменко А.И., Орлов А.Л. Отраслевые корпорации и региональный бизнес: интеграция интересов. Научное издание. – М.: ВИНТИ РАН, 2009. – 616 с.
2. Струков А. Стратегия развития. Государственные фарватеры судостроения // Транспорт России. – 2006. – 28 августа – 3 сентября.
3. Концепция структурных преобразований в судостроительной промышленности. – М.: ОАО «Концерн средне- и малотоннажного кораблестроения», 2006. – 19 с.
4. Коптев Ю., Аронов А. Судостроителей объединяют в корпорацию // Известия. 2007. 14 марта.
5. Христенко В.Б. «Материалы к докладу «Об основных направлениях развития гражданской морской техники на 2009–2016 годы». <http://www.ksri.ru/rus/year/report1.htm>
6. Указ Президента РФ об открытом акционерном обществе «Объединенная судостроительная корпорация» от 21 марта 2007 года № 394.