

Сравнительный анализ финансово-экономического и технологического выполнения судоремонтных работ на предприятиях Дальнего Востока, Китайской Народной Республики и республики Корея

В.А. Осипов,

д-р экон. наук, профессор кафедры мировой экономики и экономической теории, Владивостокский государственный университет экономики и сервиса (690014, г. Владивосток, ул. Гоголя, 41; e-mail: Viktor.Osipov@vvsu.ru)

И.С. Астафурова,

канд. экон. наук, доцент кафедры «Бухгалтерского учёта и аудита», Владивостокский государственный университет экономики и сервиса (690014, г. Владивосток, ул. Гоголя, 41; e-mail: Irina.Astafurova@vvsu.ru)

Аннотация. Целью развития рыбохозяйственного комплекса Приморского края является создание условий для перехода с зарубежных рынков судоремонтных услуг на предприятия Приморья. В статье предлагается определенная оценка ресурсов судоремонтных предприятий малого и среднего бизнеса на основе сплошного наблюдения, проведенного территориальным органом статистики и ряд мероприятий, повышающих конкурентоспособность российских судоремонтных предприятий Дальнего Востока.

Abstract. The purpose of the Primorsky Territory fishing industry is to create conditions for the transition from overseas markets ship repair services to enterprises of Primorye. This article offers some resource estimate shipyards SMEs based on the continuous monitoring conducted regional statistics and a number of measures to increase the competitiveness of Russian shipyards in the Far East.

Ключевые слова: *предприятия судоремонта, судоремонтные услуги, конкурентоспособность.*

Keywords: *ship-repairing enterprises, ship repairing service, competitiveness.*

Проведение сравнительной оценки финансово-экономической и технологической составляющей судоремонтных работ на соответствующих предприятиях Приморского края, КНР (Китайской Народной Республики) и Южной Кореи, исследование причин значительного сокращения заказов на судостроение и судоремонт на предприятиях российского Дальнего Востока является очень актуальным направлением исследования. Организованное и проведенное Территориальным органом Федеральной службы Государственной статистики Приморского края сплошное обследование предприятий малого и среднего бизнеса позволило выполнить определенную оценку ресурсов предприятий судоремонта.

Приоритетными направлениями развития в крае являются транспортировка и переработка углеводородного сырья, транспортное направление, судостроение, машиностроение, энергетика, развитие малой авиации, малый бизнес. При этом Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона проявил интерес к 19 проектам, реализующимся на территории края, среди которых – строительство судоверфей. Проекты имеют экономическую эффективность и смогут обеспечить комплексное развитие Приморья [1].

Сложившиеся тенденции требуют научно-обоснования и реализации такой государственной и региональной стратегической политики на Дальнем Востоке для судоремонта, которая обеспечивала бы его ускоренное технологическое обновление с выходом на мировой уровень конкурентоспособности. Реализация такой государственной и региональной политики должна иметь продолжение на микроэкономическом уровне, т.е. на уровне предприятий, организаций, компаний в виде стратегии развития с обязательной предварительной оценкой потенциала

предприятий, возможностей такой реорганизации.

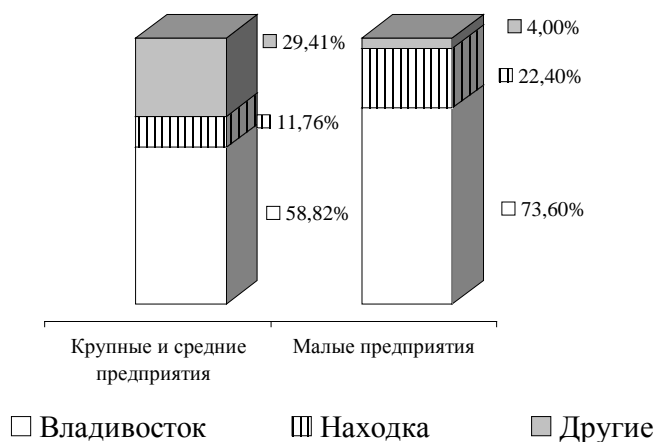


Рис. 1. Местонахождение предприятий судоремонта в 2010 г.

По данным, размещенным на портале «Российское судостроение», предприятий судоремонта в Приморском крае насчитывается 34, исключая предприятия, относящиеся к военному ведомству, по результатам обследования Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Приморскому краю (рисунок 1) количество судоремонтных предприятий – 154, около 74% малых и около 59% крупных и средних предприятий находится в г.Владивостоке [2].

Основными центрами судоремонтной промышленности Приморского края являются Владивосток и Находка, в них работают 92 и 27 малых предприятий соответственно. Судоремонтные заводы расположены также в поселках

Приморского края - Славянке, Преображении, Ливадии, Подъяпольском, причем распределение по размерам предприятий представлено на рисунке 2.

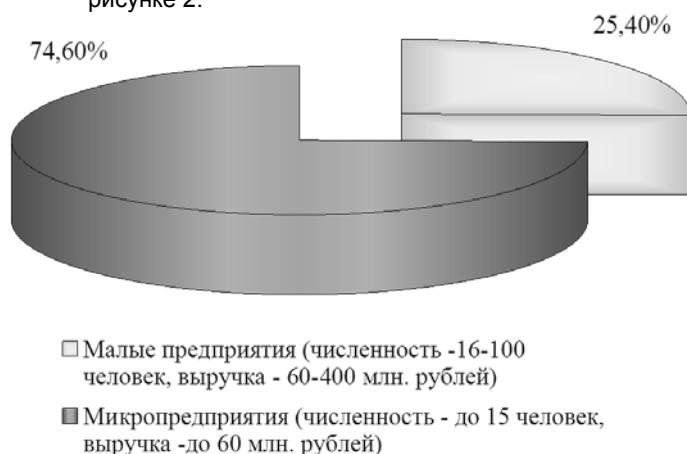


Рис. 2. Распределение малых предприятий по численности и выручке в 2010 г.

Судоремонтные и судостроительные предприятия были градообразующими для таких городов как Владивосток и Находка, для поселка Славянка, что и продемонстрировано расчетами таблицы 2, хотя это и имеет отношение только к малым предприятиям. Это определенным образом доказывает преемственность.

Таблица 1
Распределение малых предприятий по местонахождению

Тип предприятий	Местонахождение	Число предприятий	Удельный вес в общей численности
Малые предприятия (численность -16-100 человек, выручка - 60-400 млн. рублей)	Владивосток	20	62,50%
	Находка	9	28,13%
	Другие	3	9,38%
Всего		32	
Микро предприятия (численность - до 15 человек, выручка - до 60 млн. рублей)	Владивосток	72	76,60%
	Находка	20	21,28%
	Другие	2	2,13%
Всего		94	

Традиционное понимание судоремонта как обслуживающей отрасли длительное время определяло схему управления его как вспомогательного производства соответствующего судовладельца. Даже после проведенной приватизации и создания на базе судоремонтных предприятий самостоятельных предприятий большинство из них сохранило дочерние связи с головной организацией. Это касается крупных судовладельцев. В настоящее время возникло множество небольших судовладельцев, и эта форма организации судоремонта постепенно отмирает. И аналогом становится зарубежные формы организации производства и соответственно конкурентной борьбы.

В рамках взаимоотношений отраслей судостроения и судоремонта имеется ряд специфических ограничений основанных на природе потребления продукта. Если пределы развития судостроения определяются внешней средой экономики и прежде всего потребностями в судах. То для судоремонта главным ограничением развития является находящиеся уже в эксплуатации наличный флот.

Судоремонт - это технический термин, означающий восстановление определенных функций судов, но экономическое содержание судоремонта - воспроизводство потребительной стоимости судов на базе годных элементов старого судна. Экономическая специфика судоремонта заключается в том, что в нем, в отличие от судостроения, происходит создание потребительной ценности судна не с нуля, как это происходит на судостроительных вервях, а на основе годных элементов уже существующих судов. По окончании строительства на судостроительном заводе, спущенное на воду судно является готовым продуктом. После сдачи судовладельцу оно становится средством труда. Здесь в процессе эксплуатации судно постепенно изнашивается и теряет свою потребительную стоимость. При достижении определенных величин износа оно попадает на судоремонтное предприятие. Здесь судно становится предметом труда, который после понесенных дополнительных затрат вновь становится готовым продуктом и средством труда. Экономическая природа ремонтных работ - это воспроизводство средств труда. Отсюда возникает и своеобразная специфика организации управления этим процессом. Возникает конкуренция не только между предприятиями одного направления деятельности, но и между судостроением и судоремонтом. Однако на поверхности, как правило, проявляется в основном конкуренция между однородными производствами.

Анализ рынка гражданского судоремонта Дальневосточного региона в настоящее время не позволяет делать оптимистичных выводов о перспективах дальнейшего развития отрасли в этом направлении. Это связано с жесточайшей конкуренцией, как со стороны зарубежных судоремонтных предприятий, прежде всего Китайских, так и со стороны российских судоремонтных заводов.

По данным Российского Морского Регистра Судостроения, в Дальневосточном бассейне оперирует около 2000 единиц гражданского флота. С учетом сроков очередного, промежуточного, докового предъявления Регистру РФ, в среднем около 500 судов ежегодно должно пройти плановый ремонт. Это тот потенциальный рынок, за который ведется конкурентная борьба отечественных (дальневосточных) судоремонтных предприятий. По состоянию на 2005 г. Сложилась следующая картина интересов судовладельцев. Около 50% судовладельцев ориентированы на заграничные ремонтные базы в Южной Корее, Китае, Вьетнаме. Более 30% судовладельцев ориентированы на проведение ремонта по месту размещения компаний. Особенно это характерно для острова Сахалин, где очень много малотоннажных судов типа шхун, рыболовцев сейнер, малый рыболовцев сейнер. Лишь незначительная часть судовладельцев ремонтирует свой флот на приморских заводах, таких как Гайдамакский Судоремонтный завод (СРЗ), Славянский СРЗ, Первомайский СРЗ, Владивостокский СРЗ. Как правило, это суда типа средний траулер рыболовцев (СТР), средний рыболовцев траулер –морозильщик (СРТМ), рыболовцев траулер – морозильщик средний (РТМС), большой морозильный рыболовцев (БМРТ).

Оценка показателя хозяйственного эффекта – выручки от реализации работ, услуг в расчете на одно предприятие отличается на несколько порядков (рисунок 3) для предприятий судоремонта разного размера.

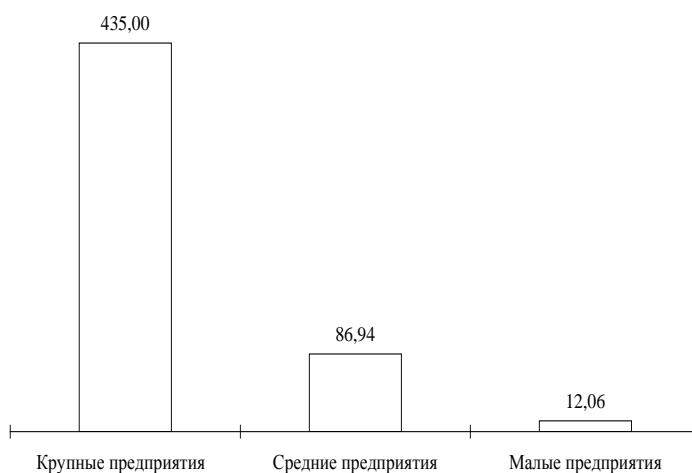


Рис. 3. Средняя выручка на предприятиях судоремонта в 2010 г. (в млн.руб. на 1 предприятие).

Если сравнивать выручку, которую получают предприятия судоремонта в 2010 году в среднем на 1 предприятие с выручкой, отраженной в Постановлении № 556 2008 г. Правительства РФ, как предельное, то только для средних и малых предприятий это значение выше в 10-20 раз. Это может говорить о неэффективном использовании ресурсов предприятий или об их состоянии.

Для дальневосточных СРЗ характерно единичное и мелкосерийное производство, практически отсутствует автоматизация технологических процессов. Оборудование устаревает стремительными темпами. Так состояние основных фондов на судоремонтных предприятиях продемонстрировано на рисунке 4, из которого видно, что износ на предприятиях чрезвычайно высок, от 25 до 40%. Кроме того многие предприятия вследствие стремительной приватизации продали часть оборудования на лом. Преобладают СРЗ с универсальным, комплексным производством, включающим цехи и участки, охватывающие практически все стадии изготовления продукции. Слабо развита технологическая специализация и концентрация производства. Не развивается кооперирование даже между СРЗ одинаковой специализации. Недостаточное развитие специализированных производств, межзаводского и межведомственного кооперирования обусловили слабое развитие индустриальных методов ремонта судов.

Предприятия недостаточно технически оснащены, но, в то же время, на них практически не обновляется оборудование рисунок 4.

Недостаточное развитие специализированных производств, межзаводского и межведомственного кооперирования обусловили слабое развитие индустриальных методов ремонта судов. Уровень кооперирования в целом по СРЗ Приморского края никогда не превышал 10%.

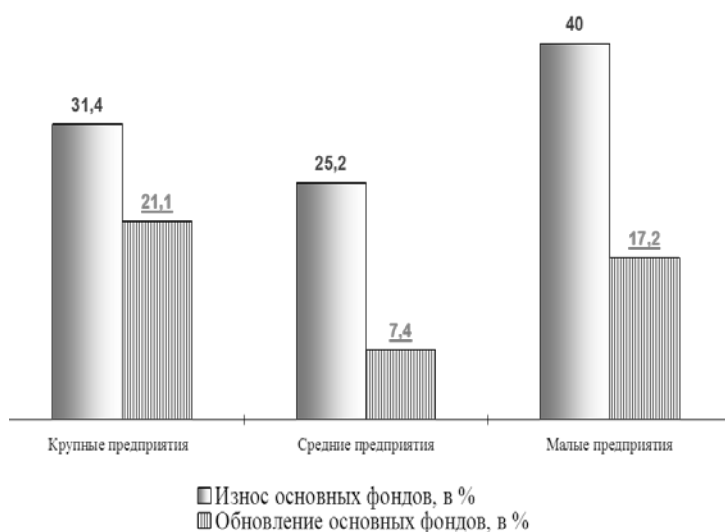


Рис. 4. Износ и обновление основных фондов в 2010 г.

Особенно сдерживает повышение эффективности судоремонтного производства информационная разобщенность предприятий, которая усиливается вследствие конкуренции. Она обусловила развитие мелких производств на предприятиях и нерациональные производственные связи. Осуществление кооперированных поставок происходит, как правило, с большими трудностями, даже если они осуществляются в пределах одного экономического района. В случаях экспортных поставок вследствие больших таможенных пошлин удорожается продукция.

По сравнению со многими другими отраслями машиностроения судоремонт характеризуется большой сложностью работ, универсальностью и в связи с этим многообразием профессий рабочих. В судоремонте имеют сугубо специфические производственные процессы - демонтажные, доковые работы и др. Велика доля ручных работ, выполняемых в грязных, холодных и неудобных судовых условиях (до 60-90% общей трудоемкости ремонта судна). Вследствие этого мала привлекательность данных профессий. Наблюдается деградация рабочей силы, как по ИТР, так и по рабочему составу.

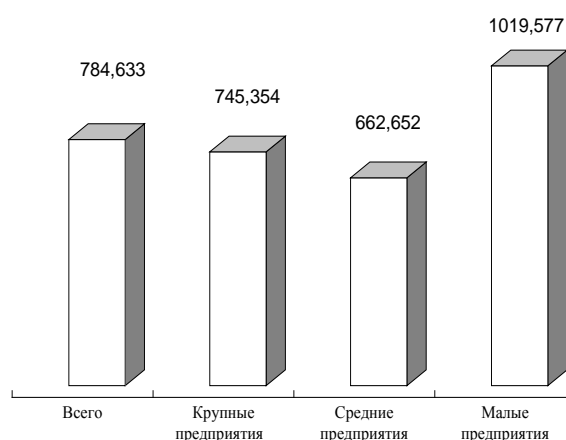


Рис. 5. Выручка в расчете на 1 работника судоремонтного предприятия в 2010 г. в тыс.руб.

Эта ситуация может говорить о том, что предприятия малого и среднего бизнеса недостаточно уделяют внимания состоянию трудовых ресурсов. Показатели эффективности использования живого труда на основе производительности труда говорит о том, что труд специалистов судоремонта используется на предприятиях малого и среднего бизнеса достаточно полно (рисунок 5). Такая ситуация может отражать и то, что на крупных предприятиях административно-управленческий аппарат гораздо многочисленнее, чем на средних и малых предприятиях.

Сокращение количества судов и конкурентные преимущества зарубежных судоремонтников привели к сокращению загрузки производственных мощностей судоремонтных предприятий в Приморском крае до 30-35%. Другой причиной сокращения является высокая конкуренция в производстве судоремонтных работ в АТР.

Предварительный анализ на примере стоимости корпусных работ на верфях Китая, Южной Кореи и России позволяет сделать вывод о том, что значительная разница в стоимости может представлять собой зависимость от качества ремонта, при этом сравнение стоимости механического ремонта Приморскими судоремонтниками и на Азиатских верфях даёт положительную картину для Приморских предприятий.

Таблица 2

Оценка 1 м² наружной обшивки судна (\$)

Регион (страна)	Стоимость замены (работа+материал)	Стоимость нахождения в доке	Стоимость электроэнергии (1 Квт-час)	Итого
КНР	62,8	10,5	0,4	73,70
Южная Корея	245,00	11,30	0,85	257,15
Приморский край	360,0	12,5	0,2	372,70

Анализируя данные, представленные в таблице 2, судовладелец может сделать выбор в пользу верфей Китая, но, как показывает практика, эксклюзивным преимуществом выбора может быть наличие профессионалов в сфере судоремонта на Российских верфях, в частности на предприятиях судоремонта в Приморском крае. В плане стоимости ремонта судовых механизмов Приморский судоремонтный рынок значительно предпочтительнее Азиатского, так как стоимость отремонтированного механизма (например, в КНР) значительно превышает Российский прайс, а качество далеко уступает.

К сожалению, общая ситуация в России в последние годы привела к потере престижности профессии судоремонтника и уходу молодёжи с предприятий. В Китае эта проблема отсутствует и, к примеру, замена любого объема металлоконструкций корпуса в доке выполняется за месяц, в то время как нашим судоремонтным заводам понадобится до 6 месяцев на выполнение аналогичного ремонта. Другим фактором, влияющим на сроки ремонта судов, является длительное время доставки материалов по причине больших транспортных плеч. Время доставки железнодорожного контейнера составляет 1 месяц и более. Стоимость доставки значительно увеличивает и стоимость приобретаемого материала. Так, например, доставка шлака, используемого при очистке корпусов судов, равна стоимости самого шлака.

Цена на судоремонт напрямую зависит от затрат на производство и стоимости приобретаемых материалов. Материалы, приобретаемые в нашей стране, значительно дороже, чем за границей. К примеру. В Северной Корее стоимость шлака, применяемого при очистке корпусов судов, в 2 раза дешевле, чем у нас. Стоимость фланцев и других полуфабрикатов в 3 раза дешевле, чем во Владивостоке. Стоимость стали, во Владивостоке, составляет 800 долларов за тонну, тогда как в странах Азиатско-Тихоокеанского региона до 520 долларов за тонну. На российских судах используется значительная часть оборудования иностранного производства. При ввозе сменно-запасных частей, материалов из-за границы, стоимость их сразу возрастает на 30-40% по причине высоких таможенных пошлин, не говоря уже о длительных сроках таможенного оформления.

Существует множество определений конкурентоспособности, относящееся как к предприятиям, так и производимым ими продуктами. Конкурентоспособность продукции и конкурентоспособность предприятия-производителя соотносятся как часть и целое. Возможности предприятия конкурировать на конкретном рынке зависят от конкурентоспособности продукции и совокупности социально-экономических и организационных факторов и методов деятельности предприятия.

В нашем исследовании мы понимаем под конкурентоспособностью продукции отдаленную по времени форму проявления эффективности деятельности предприятия на уровне ее потребления. Это особенно важно при анализе и формировании системы управления конкурентоспособностью производства, учитывая характер потребления машиностроительной продукции и, в частности, продукции судостроения и судоремонта.

Управление конкурентоспособностью можно рассматривать как на уровне продукта, предприятия, отрасли, так и государств. В зависимости от понимания предмета управления или сложившихся интересов формируются и различные схемы управления конкурентоспособностью данной продукции. Можно сказать, что формы управления предприятиями определяют и конкурентоспособность производства.

В современных условиях судоремонтные заводы Китая являются самой серьезной конкурентной всем судоремонтным заводам дальневосточного региона России. При государственной поддержке судоверфи Китая смогли развить и предложить российским судовладельцам более высокий уровень сервиса. Предприятия обладают высоким уровнем технического оснащения, способны производить доковый и надводный ремонт любой сложности для судов любых типов. Постепенно улучшаемое качество производимых работ, строгая дисциплина выполнения договорных обязательств обусловлены хорошей организацией ремонта, отсутствием кадровой проблемы, с которой сейчас столкнулись российские судоремонтные предприятия. Низкий уровень цен, налаженный сервис, предоставление значительных рассрочек по финансовым расчетам – все эти факторы являются очень привлекательными для судовладельцев. Вследствие этих причин многие российские судовла-

дельцы предпочитают ремонтировать свой флот за границей и, прежде всего, на Китайских судостроительных верфях.

Конкурентные преимущества любого судоремонтного предприятия условно можно оценить по трем основным критериям – цена, срок, качество.

По срокам выполняемых работ отечественные предприятия значительно уступают Китайским СРЗ. В современных рыночных условиях простой любого судна выливается для судовладельца в значительные финансовые потери. Поэтому любая компания заинтересована в скорейшем выходе судна из ремонта. Российские судоремонтные предприятия не способны в данном показателе составить конкуренцию Китайским СРЗ. Это связано с недостатком квалифицированных рабочих кадров и, как следствие, не возможностью организации круглосуточного ремонта судов при больших объемах ремонтных работ.

Помимо иностранных предприятий, значительную конкуренцию составляют и отечественные судоремонтные предприятия. Наиболее крупные и ведущие из них располагаются также в Приморском крае. Это Находкинский судоремонтный завод, Славянский судоремонтный завод, Первомайский судоремонтный завод, Владивостокский судоремонтный завод, ОАО «ХК Дальзавод». Каждое из этих предприятий создавалось и специализировалось для ремонта гражданского флота. Они способны выполнять комплексный ремонт гражданских судов и занимают свою нишу на рынке судоремонта, имеют своих постоянных заказчиков.

В настоящее время существует немало организационных факторов, сдерживающих развитие судоремонтного производства, понижающих его конкурентоспособность. Наряду с всеобщим спадом промышленного производства, которое наблюдалось в России, судоремонтные предприятия имеют дополнительные причины спада. Долгое время они функционировали в качестве вспомогательных подразделений соответствующих судовладельцев, что обусловило финансовые пределы совершенствования организации производства, слабую связь с головным источником воспроизводства – судостроением. Сейчас они функционируют как самостоятельные предприятия.

Такая тенденция позволяет сделать предположения о том, что предприятия малого и среднего бизнеса оказывают отдельные услуги по ремонту и не занимаются комплексными работами по капитальному судоремонту, это подтверждается и демонстрацией состояния основных фондов малых и средних предприятий.

В качестве концепции управления в литературе предлагались различные формы организации производства, как судостроительные комплексы, так и судоремонтные комплексы. Нами предлагалось создание судостроительно-судоремонтного комплекса, как совокупности предприятий, специализированных на воспроизводстве флота региона с использованием обширных связей по кооперации с отечественными предприятиями – поставщиками комплектующих, расположенных на европейской территории России.

В настоящее время практически частично реализуется эта форма организации в виде

формирования «Дальневосточного центра судостроения и судоремонта» (ДЦСС). Сейчас это дочернее предприятие государственного холдинга «Объединенная судостроительная корпорация», указ об образовании которого был подписан президентом России 21 марта 2007 года. ДЦСС объединяет крупнейшие профильные предприятия региона и включает в себя судостроительные и судоремонтные заводы в Дальневосточном федеральном округе, в том числе на Камчатке, в Хабаровском и Приморском крае. Это предприятие решает задачи государственной важности, связанные с сохранением и развитием научно-производственного потенциала оборонно-промышленного комплекса, и направляет свои усилия на концентрацию интеллектуальных, производственных и финансовых ресурсов при реализации проектов строительства судов и морской техники для освоения шельфа РФ. В его состав входят 8 предприятий судостроения и судоремонта, обеспечивающих государственные интересы и флота на Дальнем востоке.

Таким образом, видим, что данный производственный комплекс сосредоточен на выполнении задач далеких от организации системы повышения конкурентоспособности судостроительных и судоремонтных предприятий Дальнего востока. Однако на основании этого подхода к организации управления можно рекомендовать создание подобного холдинга для всех предприятий данной отрасли в рамках Дальневосточного региона для обеспечения конкурентоспособности отрасли в целом регионального и национального уровня.

Библиографический список:

1. Материалы рабочего совещания по вопросу разработки программы социально-экономического развития Приморья. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.news1.ru/vlad/> Дата обращения: 20.03.2012 г.
2. Российский судостроительный портал. [Электронный ресурс] Режим доступа: www.shipbuilding.ru Дата обращения: 20.12.2012 г.
3. Астафурова И.С. Модели оценки рисков стратегических планов судоремонтных предприятий, обслуживающих рыбохозяйственные предприятия Приморского края. Вл-к: Известия ТИНРО. - 2006, - т.147 - с. 471.