

Осипов Виктор Алексеевич

Osipov Viktor Alekseevich

кафедра мировой экономики и экономической теории
Владивостокского государственного университета экономики и сервиса
Department of World Economy and Economic Theory,
Vladivostok State University of Economics and Services /профессор
доктор экон.наук,
E-Mail: Viktor.Osipov@vvsu.ru

Жилина Лилия Николаевна

Zhilina Liliya Nikolaevna

кафедра мировой экономики и экономической теории
Владивостокского государственного университета экономики и сервиса
Department of World Economy and Economic Theory,
Vladivostok State University of Economics and Services
доцент /Associate professor
E-Mail: liliya.zhilina@vvsu.ru

08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством

Проблемы международной конкуренции российского судостроительного и судоремонтного производства на Дальнем Востоке

The problems of international competitiveness of Russian shipbuilding and ship repairing in the Far East

Аннотация: В статье рассматриваются причины стагнации судостроительной отрасли российского Дальнего Востока в контексте конкуренции со стороны предприятий Республики Корея и КНР. Существующие формы отраслевой организации и государственной поддержки не позволяют обеспечить создание конкурентоспособного судостроительного кластера на микро- и макроуровне.

The Abstract: This article shows the causes of stagnation of ship-building industry in the Russian Far East in a competition context are considered from the enterprises of Republic of Korea and China. Existing forms of the industry organization and state supporting don't allow to build competitive ship-building cluster at the micro and macro level.

Ключевые слова: Конкуренция, судостроение, судоремонт, отрасль, кластер.

Keywords: Competition, shipbuilding, ship repairing, industry, cluster.

Судостроительная отрасль Дальнего Востока России – это совокупность предприятий и организаций, работающих в подотраслях судостроения и судоремонта, судового машиностроения и электротехники, морского приборостроения. Судостроение в значительной мере определяет национальную безопасность государства во всех сферах морской деятельности России на Дальнем Востоке, в том числе оборонной, транспортной, продовольственной, энер-

гетической и технологической. Судостроение обладает мультипликационным эффектом, влияя на развитие технологий и производства в смежных отраслях промышленности и сферы услуг.

Дальневосточная судостроительная отрасль в советский период, как и вся государственная экономика, функционировала в достаточно определенных условиях государственного администрирования и протекционизма. В этих условиях в отрасли практически отсутствовали внутренние стимулы для системных структурных и инновационных преобразований. Функционирование отраслевых предприятий Дальнего Востока отличала неразвитость производственных и информационных связей, что сдерживало совершенствование структуры, развитие их специализации и кооперации, а также научное обеспечение отрасли. В частности, судоремонтные предприятия, существовавшие зачастую как вспомогательные производства определенных судовладельцев, значительно отставали по техническому развитию от судостроительных предприятий соответствующей специализации. Еще в 70-80-х годах предпринимались попытки внедрить схемы межведомственной специализации и кооперации предприятий судостроения и судоремонта, координации научно-исследовательских, проектно-конструкторских и технологических работ. Однако эти схемы, в большей части, не были реализованы вследствие преобладания ведомственных интересов.

В период перехода к рынку проблемы судостроения и судоремонта на Дальнем Востоке проявились особенно остро.

Факторами стагнации отрасли стали: отказ государства от политики протекционизма; отсутствие рыночных конкурентных преимуществ; усиление воздействия удорожающих факторов; либерализация внешнеэкономической сферы и усиление в связи с этим международной конкуренции. Расчеты свидетельствуют о том, что Республика Корея и Китай стали достаточно серьезным фактором, понижающим возможности дальневосточных судостроительных и судоремонтных предприятий по удовлетворению потребностей российских предприятий. Например, негативное воздействие на судостроительную отрасль внешнеэкономической конкуренции проявилось в почти полном прекращении производства на Дальнем Востоке судов для рыбной промышленности. Судостроительные предприятия, которые ранее имели региональный рынок сбыта, в десятки раз сократили производство, в частности по следующей причине: относительно высокая эффективность производства в рыбной отрасли при преобладании в ней теневого уклада экономики и возможность оставлять валютные средства за рубежом, предопределили предпочтение в масштабных закупках за рубежом рыболовецких судов [1, с.142]. Снижение загрузки мощностей еще более усилило воздействие фактора удорожания. Практически все дальневосточные предприятия оказались в сложном финансовом положении. И если производственный потенциал в 90-е годы в какой-то степени был сохранен, то кадровая проблема обострилась до предела. Сказались невысокая престижность труда судостроителей и судоремонтников для молодежи и разрушение системы подготовки рабочих основных специальностей. В таких экономических условиях работали все дальневосточные судостроительные и судоремонтные предприятия.

Таким образом, фундаментальными причинами, определившими общую тенденцию стагнации предприятий отрасли в течение 90-х и большей части 2000-х годов, стали:

- отсутствие рыночных преимуществ у каждого из предприятий по сравнению с аналогичными, размещенными в других регионах страны и за рубежом;
- отсутствие организационных и финансовых предпосылок для введения на предприятиях отрасли инноваций как способ получения ренты за новизну продукции и ее наукоемкость;

- сложности становления «нового» менеджмента в условиях массовой смены собственников предприятий.

В 2006-2008 годах началось медленное восстановление производства на дальневосточных судостроительных предприятиях, сохранивших свою производственную базу, сумевших найти нишу на внутреннем и внешнем рынках, получивших от государства заказы оборонного характера. Институционально основой этого стало принятие государственных программных актов. Были разработаны и утверждены «Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу» и ФЦП «Развитие гражданской морской техники» на 2009-2016 годы [2].

К настоящему времени в отрасли создано 8 интегрированных структур. Основной из них является ОАО «Объединенная судостроительная корпорация», в состав которой вошли почти все ведущие проектно-конструкторских бюро и крупнейшие заводы. Завершается создание Государственного научного центра Российской Федерации на основе ФГУП «ЦНИИ им. акад. А.Н. Крылова», который является головной научной организацией отрасли и имеет статус, который обусловлен научной квалификацией ученых и специалистов института, создавших общепризнанные на мировом уровне собственные научные школы, а также техническим состоянием и уникальностью экспериментальной базы. В нем сосредоточена основная экспериментальная база в области морских технологий. Приказом Минпромторга России от 29 августа 2008 г. № 112 утвержден «Комплексный план действий по реализации Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу». Был дан старт развитию научно-производственного потенциала и созданию научного задела для возрождения отечественного судостроения. Это позволило значительно улучшить положение отрасли и уменьшить темпы отставания в научно-техническом развитии от ведущих морских держав. Принята государственная программа Российской Федерации «Развитие судостроения на 2013-2030 годы».

В настоящее время реализуется проект формирования «Дальневосточного центра судостроения и судоремонта» (ДЦСС). Сейчас это дочернее предприятие государственного холдинга «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК), указ об образовании которого был подписан президентом России еще в марте 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 краях. 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 следующие 8 предприятий судостроения и судоремонта, обеспечивающих государственные интересы флота на Дальнем Востоке:

1. ОАО "Центр судоремонта «Дальзавод», г. Владивосток. Основным направлением деятельности предприятия является судоремонт и выполнение других смежных работ для ТОФ.
2. ООО «Звезда – ДСМЕ», г. Владивосток. Предприятие создано для реализации проекта строительства судостроительной верфи в южной части бухты Большой Камень, Приморский край.
3. ОАО «Восток-Раффлс», г. Владивосток, совместное предприятие с сингапурской компанией CIMC Raffles Offshore (Singapore).
4. ОАО «92 ордена Трудового Красного Знамени судоремонтный завод», г. Владивосток. Основной вид деятельности завода – ремонт военных кораблей ТОФ.

5. ОАО «Дальневосточный завод «Звезда», г. Большой Камень Приморского края. Это ведущее предприятие по ремонту подводных лодок Тихоокеанского флота и единственное на Дальнем Востоке специализирующееся на ремонте, переоборудовании и модернизации кораблей атомных подводных ракетносцев.

6. ОАО «Хабаровский судостроительный завод», г. Хабаровск. Предприятие является одним из крупнейших судостроительных предприятий Дальнего Востока. ОАО «ХСЗ» специализируется на строительстве кораблей и катеров, в том числе с динамическими принципами поддержания, для ВМФ и судов разных классов гражданского назначения.

7. ОАО «Амурский судостроительный завод», г. Комсомольск-на-Амуре Хабаровского края. Это полнопрофильное судостроительное предприятие, обладающее необходимыми производственными мощностями и технологиями для строительства кораблей и судов военного и гражданского назначения водоизмещением до 25 тыс.т.

8. ОАО «Северо-восточный ремонтный центр», г. Вилючинск Камчатского края. Предприятие специализируется на ремонте и утилизации вооружения и техники ВМФ на северо-востоке России.

В целом, можно констатировать, что данный холдинг сосредоточен на выполнении задач далеких от организации системы повышения рыночной конкурентоспособности отрасли. Целесообразнее было бы включение всех предприятий судостроительной отрасли Дальневосточного региона в производственный комплекс, перед которым ставится приоритетная задача обеспечения национальной и международной конкурентоспособности не только в военном, но и прежде всего в гражданском судостроении и судоремонте. На рисунке представлена схема формирования судостроительно-судоремонтного производственного комплекса, объединяющего предприятия специализированные предметно на выпуске конкретных видов продукции (судов определенного производственного назначения) и технологической специализации [3, с.246-247].



Рис. Схема формирования судостроительно-судоремонтного производственного комплекса, охватывающего все судостроительные и судоремонтные производства Дальнего Востока

Следует отметить, что даже с учетом реализации мероприятий названных государственных программ речь идет лишь о том, что при достижении приемлемой конкурентоспособности судостроения, целенаправленном и комплексном планировании и управлении развитием в отрасли в десятилетней перспективе можно решить задачу лишь по возврату российских заказчиков в страну. К настоящему времени сделаны лишь первые шаги по возрождению гражданского судостроения на Дальнем Востоке: начат выпуск рыболовных судов среднего класса, ледостойких платформ, модулей заводнения и добычи нефти и газа на шельфе Сахалина, ведется строительство двухкорпусных танкеров повышенной прочности, пакетовозов и лесовозов, судов для перевозки химикатов и очистки загрязненных вод.

Как утверждает один из самых авторитетных экспертов по проблематике конкурентоспособности М. Портер, основной единицей международной конкуренции на современном этапе выступает не страна, а отрасль. Специфика различных отраслей не предполагает универсализации формата конкуренции, что приводит к множественности ее форм. Но общими детерминантами успеха национальной отрасли в международной конкурентной борьбе по-прежнему остаются четыре классических элемента: 1) стратегическая гибкость и рыночные преимущества компаний отрасли; 2) наличие развитого и дифференцированного спроса со стороны потребителей отрасли; 3) наличие развитых поддерживающих отраслей-поставщиков; 4) качество экономической среды, во многом зависящее от регулирующей роли государства. Обычно эти условия реализуется системно в рамках отраслевого комплекса (или

кластера). Кластерный подход существенно влияет на стратегии компаний и собственно на экономическую политику и качество экономической среды [4, с.271-272].

Опыт многих стран показывает, что создание конкурентных преимуществ в судостроении обеспечивается в значительной степени государством, в особенности на этапах начального развития или восстановления после кризисных периодов. Поскольку основную конкуренцию дальневосточным судостроительным предприятиям составляют профильные предприятия КНР и Республики Корея, назовем некоторые меры государственной поддержки в этих странах. В течение последних десятилетий в каждой стране реализуются комплексные программы стимулирования судостроительной отрасли. К конкретным формам и механизмам поддержки судостроения относятся следующие:

- участие в управлении реструктуризацией и модернизацией флота (Республика Корея);
- регулирование цены на сталь и судовое оборудование (КНР);
- государственные гарантии под кредиты судостроителей (КНР, Республика Корея);
- снижение или отмена таможенных пошлин на ввоз судового оборудования (КНР);
- льготное кредитование до 80% стоимости судна на 10-13 лет, включая льготный период, равный 1/3 времени погашения ссуды в иностранной валюте (Республика Корея);
- отменены таможенные пошлины на импортируемое судовое оборудование (КНР).

К сожалению, российские программы развития судостроения до сих пор ограничиваются в большей степени мерами организационного порядка, при том, что нужны более конкретные инструменты повышения конкурентоспособности отрасли. При различии масштабов, форм и методов поддержки судостроения, многие составляющие тождественны: прямое субсидирование строительства судов, предоставление облегченных условий при кредитовании и налоговых послаблений, а также финансовой помощи при модернизации и реструктуризации судостроительных верфей, выполнении НИОКР, размещение государственных заказов на постройку гражданских судов на национальных верфях, списание долгов и другое. Главный смысл состоит в обеспечении возможности национальным предприятиям успешно конкурировать с зарубежными компаниями за счет относительно низкого уровня цен на строящиеся суда.

Тем не менее, услуги, которые предлагают международным потребителям корейские и китайские судостроители, представляют собой в большей мере набор ценностей фактора дифференциации, а не минимизации издержек. Эти факторы зачастую более важны для судовладельцев, поскольку они позволяют снижать их прямые издержки. К таким факторам дифференциации можно отнести: сокращение времени простоя судов, необходимое и достаточное качество работ, снижение риска затрат на исправление брака, уменьшение необходимости во входном контроле, гибкие финансовые условия платежей и расчетов. Перечисленные преимущества дифференциации превышают, как правило, преимущества, связанные со стоимостью услуг, хотя сравнительная стоимость судостроительных и судоремонтных услуг не может не иметь значения для судовладельцев. Тем не менее, при осуществлении реформирования дальневосточного судостроительного комплекса и системных связей в отрасли следует в большей степени концентрироваться не на минимизации издержек, а на возможностях предоставления клиентам дифференцированной и качественной услуги.

В целом, можно сделать вывод, что в контексте международной конкурентоспособности судостроительной отрасли российского Дальнего Востока для формирования и развития рыночных конкурентных преимуществ региональных предприятий необходимы более комплексные и конкретные мероприятия как на уровне государственной поддержки отрасли (на макроуровне), так и на уровне отраслевого комплекса (на микроуровне).

ЛИТЕРАТУРА

1. Хорошавин А.В. Дальний Восток России: как жить и хозяйствовать: монография / А.В. Хорошавин, В.К. Заусаев. – Хабаровск: КГУП «Хабаровская краевая типография», 2012. – 512с.

2. Тезисы Государственной программы Российской Федерации «Развитие судостроения на 2013-2030 годы» – Режим доступа: <http://www.minpromtorg.gov.ru/ministry/fcp/6>

3. Осипов В.А. Эффективность машиностроительного производства – Владивосток: Изд-во ДВГТУ, 2003. – 295 с.

4. Портер М.Э. Конкуренция.: Пер. с англ. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2005. – 608 с.

Рецензент: Данилова У.В., зав. кафедрой «экономика и управление на предприятии» Дальневосточный федеральный университет, канд. экон. наук, профессор