

УДК 338.45

***К ВОПРОСУ О РАЗВИТИИ СУДОРЕМОНТНОЙ ОТРАСЛИ
В ПРОЦЕССЕ МОДЕРНИЗАЦИИ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ***

Митус А.А.

к.э.н., доцент,

Севастопольский государственный университет,

Севастополь, Россия

Клочан А.С.

магистрант,

Севастопольский государственный университет,

Севастополь, Россия

Аннотация

В статье рассматриваются особенности развития судоремонтной отрасли на современном этапе модернизации экономики России. Представлен анализ проблем судоремонта, требующих решения на частно-государственном уровне. Указана Стратегия развития судостроительной промышленности, включающая судоремонт, на период до 2035 года. Отмечены направления судоремонтных предприятий Черноморского флота в обеспечении национальной безопасности страны. Сформулирована стратегическая цель судоремонтной отрасли Черноморского флота и определены задачи. Выделен комплекс мероприятий для модернизации и развития судоремонта в целом.

Ключевые слова: судоремонтная отрасль, модернизация, экономика России, стратегия развития, конкурентоспособность предприятия, производственные мощности, национальная безопасность.

***ON THE QUESTION OF THE DEVELOPMENT OF THE SHIP REPAIR
INDUSTRY IN THE PROCESS OF MODERNIZATION
OF THE RUSSIAN ECONOMY***

Mitus A.A.

*Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Sevastopol State University,
Sevastopol, Russia*

Klochan A.S.

*undergraduate,
Sevastopol State University,
Sevastopol, Russia*

Abstract

The article examines the features of the development of the ship repair industry at the present stage of modernization of the Russian economy. The analysis of the problems of ship repair, which require solutions at the private-state level, is presented. The Strategy for the development of the shipbuilding industry, including ship repair, for the period up to 2035 is indicated. The directions of the ship repair enterprises of the Black Sea Fleet in ensuring the national security of the country are noted. The strategic goal of the Black Sea Fleet ship repair industry has been formulated and tasks have been defined. The set of measures for the modernization and development of ship repair in general is highlighted.

Keywords: ship repair industry, modernization, Russian economy, development strategy, competitiveness of the enterprise, production capacity, national security.

Важную роль в развитии морской деятельности России на современном этапе играет судоремонтная отрасль. Судоремонт — капиталоемкая и ресурсоемкая

направление промышленного производства России. От его дееспособности зависит работа всего флота страны [2]. Система судоремонта должна отвечать соответствующим требованиям для поддержания в рабочем состоянии гражданских судов разного назначения и военных кораблей.

Как известно, деятельность судоремонтных предприятий с 80-х годов осуществлялась благодаря проведению мероприятий по увеличению и улучшению производственных мощностей. Переход к рыночной экономике способствовал изменению принципов развития отечественного судоремонта, а также требований к информационной базе и стратегии исследования данного вида деятельности [4].

В данное время экономика России находится на этапе модернизации, что напрямую отображается на развитии судоремонтной отрасли. Большинство судоремонтных предприятий специализируется на плановом и послеаварийном ремонте, доковании, модернизации и других работах.

Востребованность судоремонта на рынке остаётся актуальным вопросом, поскольку с постройкой различных плавучих средств появляется необходимость их ремонта. Однако на сегодняшний день большинство предприятий данной отрасли имеют низкий уровень производительности труда и высокую трудоемкость процессов производства (в 3 – 5 раз выше, чем за границей). Отмечается общее старение флота, обусловленное эксплуатацией судов на износ; дефицит инвестиций; нестабильность поставок комплектующих деталей и изделий; сложность финансовых потоков в процессе строительства и ремонта крупных заказов, а также нехватка квалифицированных инженерных, рабочих и управленческих кадров. Данные показатели нарушают в целом сроки выполнения различных заказов. Наряду с этим, государственная экономическая политика Российской Федерации не принимает в достаточной степени меры по стимулированию судоремонтных предприятий к модернизации и развитию систем производства [2].

Таким образом, без модернизации и обновления основных фондов российские судоремонтные заводы стали терять конкурентное преимущество, суда уходят ремонтироваться за рубеж, а у отечественных верфей ухудшаются финансово-экономические показатели.

Исследованиями в области организации судоремонта занимались многие ученые. Так И.М. Гуревич, Ф.С. Держилов, В.Д. Харитонов излагали современные методы ремонта судов и средства механизации трудоемких работ, а также освещали вопросы проектирования судоремонтных предприятий. А.Г. Замаховская, Н.Е. Дмитриева, Н.Д. Коган рассматривали основные вопросы экономики судоремонтных предприятий, способы определения экономической эффективности внедрения новой техники и организации производства. А.П. Ермаков, Н.А. Жуков освещали в своих трудах основные принципы планово-предупредительной системы судоремонта. А.М. Васильев, В.Е. Храпов изучали проблемы судоремонтного обеспечения морской экономической деятельности в Арктике и пути решения, а также инновационные преобразования на судоремонтных предприятиях [1].

Перспектива развития морского флота на основе научно-технического прогресса, а также количественные и качественные изменения состава флота способствовали выделению ряда вопросов в области судоремонта и определению направлений совершенствования его организации.

Цель статьи – рассмотреть особенности развития судоремонтной отрасли в процессе модернизации экономики России в современных условиях.

Как показывает практика, перед российским судоремонтом стоит важный вопрос обеспечения роста производительности труда и повышения конкурентоспособности предприятий. В связи с этим у судоремонтных предприятий появляются обязательства, требующие непрерывного поиска и использования внутренних ресурсов повышения эффективности производства. Одним из важнейших факторов повышения экономической эффективности

судоремонтного производства является совершенствование его организации и управления.

По мнению В.Е. Храпова залогом грамотной и прогрессивной организации судоремонта является соотношение производственных мощностей, потребностей в ремонте кораблей и судов [8].

Предприятия в сфере судоремонта отличаются между собой объёмом и спецификой работ, структурой производственных фондов, численностью и составом работников, а также производственными мощностями.

В современных условиях одним из основных требований, предъявляемых к судоремонтной отрасли, является технологичность в изготовлении, максимальная надёжность в эксплуатации и минимальная стоимость. Развитие судоремонта должно быть направлено на повышение качества и сокращение сроков ремонта судов. Чем выше на судоремонтных предприятиях организационно-технический уровень производства, тем шире возможности проведения всестороннего комплексного ремонта в сокращённые сроки [9].

Решение данного вопроса зависит от обеспечения основных показателей производственно–хозяйственной деятельности предприятия. Наряду с этим возрастает необходимость повышения производительности труда, обеспечения дальнейшего повышения уровня механизации ручного труда, сварочных, наплавочных, газорезательных работ, а также внедрения комплексной системы управления качеством продукции [7].

Существенное значение в совершенствовании организации судоремонтного производства имеет:

- ✓ постепенное развитие и совершенствование коллективных, бригадных форм организации и оплаты труда;
- ✓ расширение охвата рабочих бригадными формами организации труда;
- ✓ создание специализированных, комплексных и укрупнённых бригад;

✓ организация на основе комплексных бригад специализированных предметно – замкнутых участков по ремонту и изготовлению судовых механизмов, конструкций, узлов;

✓ развитие бригадного хозрасчета с использованием метода бригадного подряда и оплатой труда по конечным результатам.

В.Е. Храпов, Т.В. Турчанинова отмечают, что стремительному развитию судоремонтной отрасли должно также способствовать использование различных передовых технологий, внедрение инноваций, появление новых квалификаций, повышение профессиональной компетентности рабочих [8].

Объем производства на судоремонтных предприятиях должен возрастать за счет увеличения производительности труда без дополнительного роста численности рабочих. Требуется создать образец стратегического развития, который позволил бы обновить, модернизировать или заменить большую часть используемых технологий и оборудования, изменил бы производственные отношения [5].

Выделим основные проблемные вопросы, стоящие сегодня перед судоремонтными предприятиями.

1. Загрузка судоремонтных предприятий. По оценке руководителей судоремонтных предприятий существующие мощности из-за несовершенства нормативно-правовой базы загружены на 60-80%, т.е. на судоремонтных предприятиях есть резервы, которые не используются, но на их содержание и поддержание в техническом состоянии предприятия несут затраты.

2. Таможенное законодательство, тормозящее развитие судоремонта.

3. Недоступность дешевых кредитных ресурсов для российских судоремонтных компаний, а также низкая платежная дисциплина заказчиков.

4. Использование в судоремонте оборудования и технологии 60-80-х годов прошлого столетия.

5. Нехватка квалифицированных кадров, а также отсутствие молодых специалистов. По оценкам экспертов, средний возраст специалистов в Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

судоремонте – 52,9 лет, и цифра быстро увеличивается, так как молодежь не считает судоремонт перспективным видом бизнеса.

6. Чрезмерная налоговая нагрузка (земельный налог на судоремонтные предприятия по причине их территориального расположения).

7. Дефицит доковых комплексов. Необходимые объемы работ по судоремонту превышают возможности докования. Проблемы внутри различных судоремонтных предприятий осложняются проблемами отрасли в целом: судовладельцы вынуждены уходить к иностранным судоремонтникам.

8. Административные барьеры ведения судоремонтного бизнеса. Деятельность судоремонтных предприятий слишком зарегламентирована контролирующими органами, и ее поддержание требует высоких затрат.

9. Потерянная связь частных судоремонтных предприятий с органами регионального правительства на предмет взаимной заинтересованности в сохранении данного сектора региональной экономики. Созданное в свое время некоммерческое партнерство "Союз судоремонтных предприятий" не выражает интересы судоремонтных предприятий [9].

Для решения данных проблем необходимо желание государственных и частных структур, а также их стремление к сотрудничеству.

Недостаток собственных оборотных средств и отсутствие в России приемлемых условий долгосрочного кредитования постройки и лизинга судов резко снижают конкурентоспособность национальных предприятий по сравнению с зарубежными конкурентами, затрудняют проведение необходимой модернизации их мощностей и обновление технологии производства.

В современных условиях основой для формирования и реализации государственной политики в области судостроения и судоремонта, а также для разработки государственных программ Российской Федерации выступает Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2035 года [6]. Данная Стратегия направлена на создание нового конкурентоспособного облика судостроительной промышленности Российской Федерации, а также Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

судоремонта на основе развития научно-технического и кадрового потенциала, оптимизации производственных мощностей, их модернизации и технического перевооружения, а также совершенствования нормативно-правовой базы для удовлетворения потребностей государства и иных заказчиков в современной продукции судостроительной отрасли.

В Российской Федерации действуют около 50 крупных и более 100 малых и средних судоремонтных организаций, осуществляющих ремонт и техническое обслуживание кораблей и судов. Мощности крупных судоремонтных организаций ориентированы на ремонт военных кораблей.

Судоремонтные предприятия размещены по территории России неравномерно. На Северо-Западе — 47%, в Центре и Поволжье — 27%, на Юге — 10%, на Урале и в Сибири — 4%, на Дальнем Востоке — 12%. При этом предприятия, расположенные в Северо-Западном и Дальневосточном федеральных округах, в большей степени специализируются на ремонте кораблей и судов для Минобороны России.

Согласно Стратегии развития судостроительной промышленности объем судоремонтных работ должен был вырасти с 72 млрд. руб. в 2019 г. до 144 млрд. руб. при условии выполнения определенных задач [6].

Отношение количества новых и обновленных судоремонтных мощностей к общему количеству производственных мощностей в России в 2019 году составило 5,7%. К 2023 году мерами господдержки и госрегулирования планируется повысить данный показатель до 7,2%.

В ходе реализации Стратегии предусматривается удвоить количество новых и обновленных судоремонтных мощностей, увеличить объем судоремонта в два раза (до 144 млрд. руб.), а также повысить эффективность планирования и управления производством в организациях судостроительной промышленности и обеспечить их финансовую устойчивость [6].

Рассматривая судоремонтные предприятия Черноморского флота, следует отметить их непосредственное участие в обеспечении национальной безопасности страны по таким направлениям:

- ремонт военных кораблей и судов Черноморского флота для обеспечения необходимого уровня обороноспособности страны;
- ремонт судов для перевозок российских грузов морским путем;
- обеспечение продовольственной безопасности (обеспечение рыболовного флота страны новыми судами российской постройки для более эффективного ведения промысла в экономической зоне России);
- обеспечение топливно-энергетической безопасности, а также мобилизационной готовности отрасли и устойчивого функционирования морской деятельности страны в чрезвычайных ситуациях [3].

Поскольку стратегической целью судоремонтной отрасли Черноморского флота в настоящее время является ускорение темпов развития производства, то постепенно решаются следующие задачи:

- формируется система долгосрочных госзаказов на ремонт, восстановление и обновление кораблей Черноморского флота;
- разрабатываются инструменты и механизмы, стимулирующие «замыкание» спроса региональных предприятий рыбного хозяйства и морского флота по ремонту и техническому обслуживанию судов с зарубежных рынков на Черноморские судоремонтные предприятия;
- происходит серийное строительство кораблей и судов для отечественного транспортного и промыслового флота, обеспечивающих восстановления позиций России в Мировом океане [4].

На основании вышеизложенного выделим мероприятия, необходимые для модернизации и развития отрасли судоремонта:

- формирование центров судоремонта гражданских судов в рамках действующих процессов диверсификации производств, специализирующихся на строительстве и ремонте боевых кораблей;
- развитие нормативно-правовых инструментов для ограничения возможностей отечественных судовладельцев по ремонту судов и морской техники на зарубежных судостроительных предприятиях;
- создание территориальных производственных судоремонтных кластеров с развитой сетью логистических коммуникаций, состоящих из поставщиков судового комплектующего оборудования, специализированных организаций, предоставляющих производственные и сервисные услуги, научно-исследовательских и образовательных организаций;
- создание единой информационной системы логистической поддержки сервисного обслуживания и ремонта, поставки судового оборудования и комплектующих изделий, интегрированной с аналогичными системами зарубежных производителей, зарубежными и российскими сервисными центрами;
- совершенствование таможенного тарифного регулирования с целью упрощения и ускорения поставок импортных запасных частей, материалов и комплектующих, используемых при судоремонте;
- создание механизмов стимулирования для внедрения в судоремонтных организациях инновационных технологий судоремонта и сервиса;
- развитие системы подготовки, переподготовки и повышения квалификации производственных кадров;
- разработка системы стимулирования для привлечения и закрепления молодых специалистов на судоремонтных предприятиях [6].

Таким образом, представленный комплекс мероприятий и качественное профессиональное управление стратегией развития может позволить кардинальным образом изменить ситуацию в отрасли судоремонта, выйти на

необходимый уровень конкурентоспособности российских предприятий отрасли на мировом рынке и внести весомый вклад в обеспечение экономической и национальной безопасности страны.

Библиографический список:

1. Васильев А.М. Судоремонтное обеспечение морской экономической деятельности в Арктике: проблемы и пути решения / А.М. Васильев, В.Е. Храпов // Приоритеты России. – 2010. - 12(147). - С. 6-11.
2. Вильде Т.Н. Забытый судоремонт / Т.Н. Вильде // ПортНьюс. - 2020. - №2. - С. 18-23.
3. Игнатьева Н.А. Современное состояние и перспективы развития судостроения в Российской Федерации / Н.А. Игнатьева // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2016. – № 4-6. – С. 1159-1162.
4. Исмаилов А.И. Проблемы и стратегические приоритеты развития морской деятельности РФ на период до 2030 года / А.И. Исмаилов, А.Н. Попов, В.В. Пучнин // Морской вестник. – 2018. – №3 (66). – С. 116 – 120.
5. Логачев С.И. Современное состояние мирового и российского судостроения / С.И. Логачев // Судостроение. - 2013. - № 2. - С. 11-17.
6. Распоряжение Правительства РФ от 28 октября 2019 г. № 2553-р Об утверждении Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2035 года.
7. Соловьев А.С. Развитие производственных мощностей для повышения производительности труда и качества строящихся судов / А.С. Соловьев, Г.В. Тарица // Морской вестник. – 2018. – №2 (66). – С. 20 – 22.
8. Храпов В.Е. Инновационные преобразования на судоремонтных предприятиях как потребность устойчивого обеспечения морской деятельности / В.Е. Храпов, Т.В. Турчанинова // Вестник МГТУ. - 2010. - Т. 13, № 1. - С. 120-125.

9. Храпов В.Е. Оценка и перспективы развития судоремонтных предприятий для ремонта рыбопромыслового флота Северного бассейна / В.Е. Храпов, Т.В. Турчанинова, А.И. Кибиткин // Вестник МГТУ. – 2014. – Т. 17, №3. – С. 616-623.

Оригинальность 82%