

За годы рыночных преобразований возможности судостроительной промышленности России существенно изменились. Сложившаяся после распада СССР и раздела единого судостроительного комплекса между вновь образовавшимися государствами ситуация поставила отрасль в затруднительное положение. Переход отечественной судостроительной промышленности к работе в условиях рыночной экономики сопровождался сложными и болезненными процессами, ломкой традиционных управленческих структур, сложившихся взаимоотношений между предприятиями отрасли и заказчиками, кооперационных связей между поставщиками сырья и комплектующих изделий для судостроения. Основная часть предприятий российской судостроительной промышленности, расположены во внутренних районах страны, и способны строить лишь малотоннажные и среднетоннажные суда гражданского назначения. Суда строящиеся на этих предприятиях ориентированы в основном на удовлетворение потребностей внутреннего рынка. Их характеристики выбирались с учетом особенностей эксплуатации судов в российских условиях. Наряду с этим строились транспортные, добывающие, промысловые суда гражданского назначения. Созданный в стране морской транспортный флот был одним из крупнейших мировых перевозчиком. С начала 90-х годов доля отечественных морских перевозчиков в мировых перевозках сократилась более чем в 10 раз. Сегодня отечественный флот практически исчерпал свой физический срок службы. Происходит его интенсивное списание, практически без существенного пополнения.

По данным Союза российских судовладельцев сокращение флота вынуждает ежегодно расходовать на фрахта зарубежных судов до 4 млрд. дол. США, а по данным института ВНИРО и Гипрорыбфлот, при существующем положении дел к 2015 году страна может вообще лишиться рыболовного флота.

По мнению директора дальневосточного филиала Союза российских судовладельцев отсутствие в России государственной концепции поддержки и развития морского судоходства может привести в ближайшие пять - семь лет к полному краху этой отрасли. Если ситуация не изменится, то уже в 2005 году только 5 % российских торговых судов в дальневосточном регионе будут соответствовать мировым стандартам безопасности мореплавания, а остальные суда должны быть списаны на металлолом.

Не удастся остановить имеющуюся тенденцию к снижению технического состояния флота. К 2000 году на морском флоте, исходя из нормативных сроков службы, должно быть списано 325 судов (67 % наличия), на речном 5,5 тыс. судов (42,6 %). Из 7 атомных и 4 линейных ледоколов подлежит списанию 2 атомных и все линейные ледоколы.

Российская судостроительная промышленность характеризуется высококонцентрированным производством с узкими технологическими специализациями.

Рынок судостроения - это пример олигополистического рынка, на котором работает относительно небольшое число высокоспециализированных судостроительных предприятий при формальном отсутствии доминирования какого-либо из хозяйствующих субъектов.

В настоящее время в России функционирует 40 судостроительных предприятий (в том числе оборонного назначения), которые можно разделить по следующей общепринятой классификации:

- Крупные - предприятия, располагающие технологическими возможностями по постройке судов длиной более 120 м.
- Средние - предприятия, располагающие технологическими возможностями по

постройке судов менее 120 м.

– Российские судостроительные верфи в основном осуществляют строительство гражданских судов следующих типов:

– Морские транспортные суда (сухогрузные, наливные).

– Промысловые суда (добывающие, приемо-перерабатывающие, рефрижераторы).

– Суда внутреннего плавания (самоходные, несамоходные)

– Плавсредства для поиска и добычи нефти на морском шельфе.

Наиболее крупными предприятиями отрасли являются:

– ГП «Адмиралтейские верфи» (г. Санкт - Петербург).

– ОАО «Судостроительная фирма «Алмаз» (г. Санкт - Петербург).

– ОАО «Балтийский завод» (г. Санкт - Петербург).

– ГП «Машиностроительный завод «Звездочка» (г. Северодвинск).

– ОАО «Завод «Красное Сормово» (г. Нижний Новгород).

– ГП «Амурский судостроительно-судоремонтный завод» (г. Хабаровск).

– ГП «Дальневосточный завод «Звезда» (Приморский край).

При большой потребности в судах и имеющихся значительных производственных мощностях загрузка заводов отрасли в настоящее время не превышает 40 %.

Сложность текущего положения российского судостроения заключается в значительном сокращении в последние годы заказов на постройку судов. Наряду с проблемами общеэкономического характера, такими как - отсутствие механизма государственной поддержки судостроительной промышленности и отсутствие необходимых средств у судовладельцев, на ухудшение ситуации в отрасли оказали влияние и отличительные особенности судостроения, а именно:

– Значительные сроки реализации проектов.

– Высокая стоимость судов.

– Большая стоимость проектно-конструкторских работ.

– Высокая доля и стоимость импортного комплектующего оборудования.

– Отсутствие общепринятой системы сбыта (строительство судна осуществляется под конкретный заказ).

В силу особых условий хозяйствования состав продавцов и покупателей рынка судостроения остается практически неизменным, что также обуславливает особенности конкуренции.

Отличительные особенности судостроения, связанные с высокой стоимостью основных фондов и длительным технологическим циклом производства, обуславливают повышенную чувствительность предприятий отрасли к рыночной конъюнктуре, условиям финансирования и окупаемости затрат. Как свидетельствует мировой опыт, поступательное развитие судостроительной промышленности в значительной степени зависит от государственной политики в этой области, одним из обязательных элементов которой является создание условий для конкуренции. Внедрение рыночных механизмов должно иметь своей целью создание равных условий для конкуренции между всеми хозяйствующими субъектами «работающими» на рынке судостроительной промышленности. Принятая Правительством Российской Федерации в 1996 году федеральная программа развития судостроения на 1996 - 2000 гг. «Российские верфи» должна получить дальнейшее развитие. В рамках Программы должна быть решена одна из главных задач - создание и внедрение нормативной базы, создающей благоприятные экономические условия для российских судостроителей.

По позиции «суда морские и рейдовые - транспортные, технические, вспомогательные и рыбопромысловые» в 1997 году коэффициент концентрации «СР-3» был равен 100%, в 1998 году этот коэффициент стал равен 62,5 %. Снижение

концентрации на этом рынке произошло в результате вхождения на рынок в 1998 году 5-ти новых хозяйствующих субъектов (в 1997 году было только 3 предприятия, работающих на данном рынке; в 1998 году стало уже 8). К их числу можно отнести: ОАО «Архангельская ремонтно-эксплуатационная база флота», ОАО «ЗАВОД «НИЖЕГОРОДСКИЙ ТЕПЛОХОД» и государственное унитарное предприятие Нижегородской области «ОКСКАЯ СУДОВЕРФЬ».

В 1999 году предприятиями судостроительной отрасли построено:

- Суда транспортные технические речные и озерные - 111 ед.
- Суда буксирные речные - 7 ед.
- Сухогрузы самоходные морские - 4 ед.
- Суда промысловые морские (в т.ч. траулеры и сейнеры) - 9 ед.
- Суда наливные самоходные - 3 ед.
- Суда грузопассажирские речные - 2 ед.
- Вспомогательные и технические суда самоходные и несамоходные - 69 ед.
- Паромы - 8 ед.
- Катера и боты - 51 ед.
- Краны плавучие несамоходные речные - 1 ед.
- Суда несамоходные сухогрузные речные - 5 ед.

Анализ судостроительной программы 1999 года показывает, что производство судов речных значительно превосходит производство судов морских, что не восполняет естественную убыль судов по причине их списания. Имеет место значительное преобладание производства речных судов над морскими.

В 2000 году наметились определенные сдвиги в вопросе строительства морских судов различных типов. Судостроительные предприятия России активно участвуют в программе освоения природных ресурсов Арктики. ГП «Адмиралтейские верфи» построило 3 танкера ледового класса для перевозки нефти в условиях Крайнего Севера. Данная серия танкеров построена по заказу судоходной компании «ЛУКОЙЛ - Арктик - танкер». ГП «Машиностроительный завод «Звездочка» изготовил морскую платформу для добычи углеводородного сырья на шельфе Карского моря.

Также следует отметить, что предприятия судостроительной промышленности приняли участие в решении экологических проблем различных российских регионов. ГП «Дальневосточный завод «Звезда», на деньги выделенные правительством Японии, построило единственное в мире судно, оснащенное уникальным оборудованием по переработке и утилизации жидких радиоактивных отходов. Ранее эти отходы без переработки сбрасывались в Японское море. ГП «Машиностроительный завод «Звездочка» (г. Северодвинск) приступает к реализации программы, направленной на утилизацию подводных лодок, выведенных из состава ВМС России. Данная программа финансируется норвежскими экологами. ОАО «Судостроительный завод «Алмаз» закончил строительство первого в России морского природоохранного судна. По мнению российских специалистов этот корабль (получивший название «Россия») является первым специально построенным морским кораблем не только в России, но и в мире. Судно оборудовано приборным комплексом экологического мониторинга «Акватория». Комплекс позволяет контролировать 60 параметров состояния воды, атмосферы и донного грунта. На борту судна установлен беспилотный катапультируемый самолет и подводный аппарат с видеокамерами, позволяющий определять зоны загрязнения контролируемых акваторий.

На основании изложенного можно сделать следующие выводы:

В силу высокой концентрированности рынка и специфических условий хозяйствования не существует проблем выхода на рынок новых хозяйствующих

субъектов.

В целях создания условий для сбалансированности и саморегуляции товарного рынка необходимо принятие законодательных актов, предусматривающих меры государственной поддержки предприятий судостроительной отрасли.