

МОРСКАЯ КОЛЛЕГИЯ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Минэкономразвития России

Российская академия наук

СОВЕТ ПО ИЗУЧЕНИЮ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНЫХ СИЛ

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА МОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ



**СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ И СУДОРЕМОНТНЫЕ
ПРЕДПРИЯТИЯ РОССИИ: СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ
И ОЦЕНКА ВОЗМОЖНОСТЕЙ
ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ**

ВЫПУСК

15

МОСКВА 2008

**«Теория и практика морской деятельности» -
серия научных публикаций под редакцией
проф. Войтоловского Г.К.**

Клячко Л.М., Рабинович Ю.И. Судостроительные и судоремонтные предприятия России: специализация и оценка возможностей повышения эффективности. – М.: СОПС, 2008. – с.

Рецензенты: Коновалов А.М., кандидат технических наук

Крупнов Ю.А., доктор экономических наук

СОДЕРЖАНИЕ

Отрасль, определяющая развитие морской деятельности (предисловие научного редактора серии)	4
Введение	18
1. Мировое и российское судостроение – основные тенденции	21
2. Региональные судостроительно-судоремонтные комплексы	33
<i>2.1. Дальневосточный регион</i>	<i>33</i>
<i>2.2. Северный регион</i>	<i>60</i>
<i>2.3. Северо-Западный регион</i>	<i>83</i>
<i>2.4. Западный регион</i>	<i>990</i>
<i>2.5. Азово-Черноморский регион</i>	<i>106</i>
<i>2.6. Каспийский регион</i>	<i>113</i>
3. Стратегия развития судостроительной промышленности	130
4. Заключение. Структурные преобразования судостроительной промышленности	139
Список использованной литературы	152
ПРИЛОЖЕНИЯ:	154
ПРИЛОЖЕНИЕ 1. Объемы производства на заводах по регионам	155
ПРИЛОЖЕНИЕ 2. Объемы судостроения на заводах по регионам	157
ПРИЛОЖЕНИЕ 3. Объемы судоремонта на заводах по регионам	159
ПРИЛОЖЕНИЕ 4. Объемы дебиторской задолженности на заводах по регионам	161
ПРИЛОЖЕНИЕ 5. Объемы кредиторской задолженности на заводах по регионам	163
ПРИЛОЖЕНИЕ 6. Общая прибыль (убыток) на заводах по регионам	165
ПРИЛОЖЕНИЕ 7. Общая численность работающих на заводах по регионам	167
ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ	169

Отрасль, определяющая развитие морской деятельности (предисловие научного редактора серии)

Осуществление морской деятельности зависит от возможностей специализированной инфраструктуры, ее составляющих, которые влияют на ее акваториальное и территориальное развитие. К их числу можно отнести *судостроение*, являющееся, с одной стороны, самостоятельной отраслью тяжелой промышленности, а с другой – инфраструктурным видом морской деятельности, обеспечивающим саму возможность ее развития благодаря производству и ремонту плавучих средств. Более того, широта пространственного использования Мирового океана находится в прямой зависимости от наличия многочисленных и разнообразных подвижных сооружений, определяемого производственными мощностями судостроительных и судоремонтных предприятий. Они способствуют действительному развитию всех видов морской деятельности, практическому океанопользованию на каждом функциональном и региональном направлениях осуществлению соответствующей политики государства. Суда и корабли составляют значительную часть материально-технической базы, которая дает возможность активно эксплуатировать ресурсы и пространства Мирового океана в научных, хозяйственных и оборонных целях. Такая направленность практически невозможна вне динамичного развития транспортно-коммуникационных промышленных и оборонных наземных структур, производящих плавучие средства различными видами предприятий судостроения и машиностроения.

Развитие как любого вида морской деятельности, так и судостроительного производства находятся в прямой взаимозависимости. Вот почему в XX в. первый «Закон о флоте», изданный Николаем II в 1912 г., послужил фундаментальной правовой базой для принятия Государственной Думой царской России 20-летней судостроительной программы, предусмотревшей не только долговременное развитие в стране судоверфей, военного и гражданских флотов, но и послужившей основой для первой советской программы кораблестроения на 1926–1932 гг., уточненной в 1929 г. после принятия Первой пятилетки, наметившей становление всех видов морской деятельности.

Именно в эти годы впервые в истории России началось серийное строительство на отечественных судостроительных заводах (Николаев, Севастополь, Ленинград) гражданского флота, состоящего из лесовозов, танкеров, рефрижераторов, траулеров и пассажирских судов¹. С тех пор и по настоящее время уровень развития отечественного кораблестроения обеспечивает возможность производства, совершенствования судов и пополнения всех видов гражданских флотов. Военное кораблестроение всегда развивалось на основе использования достижений НТП, экономических возможностей и государственного планирования, являясь катализатором модернизации всех видов морской деятельности². Так было в дореволюционный период, в советские годы и так должно происходить в настоящее время. «Программный принцип строительства военно-морского флота – характерная особенность со-

¹ Логачев С.И., Чугунов В.В. Мировое судостроение: современное состояние и перспективы развития. – СПб.: Судостроение, 2001. – С. 285.

² Следует отметить, что первые паровые винтовые суда строились на петербургских верфях начиная с 1843 г. 1861 г. ознаменовался переходом к металлическому корпусостроению, когда со стапелей Балтийского завода был спущен первый броненосный корабль – канонерская лодка «Опыт», а уже в 1877 г. был построен броненосец «Петр Великий», который считался лучшим кораблем в мире. (Подр. см.: Буров В.Н. Отечественное военное кораблестроение в третьем столетии своей истории. – СПб.: Судостроение, 1995. – С. 13).

временного военного кораблестроения...»¹.

В течение XX в. основные программы его развития в России «...принимались в 1907, 1912, 1926, 1929, 1933, 1937, 1946, 1956, 1969, 1980 годах. Некоторые дополнения к программе 1956 г. были приняты в 1963 и 1964 годах.»². Безусловно, что это программное развитие позитивно отражалось и на гражданском судостроении. Да и по чисто экономическим причинам стихийное производство любых типов судов разрушительно отражается как на самих верфях, так и на процессах пополнения флота. Современное состояние этой отрасли тому наглядное подтверждение. Вне государственной ориентации и поддержки, вне государственного регулирования эта промышленность не сможет ритмично работать, хотя бы из-за длительности сроков проектирования, строительства и эксплуатации судов. Понимание этого сложилось еще во времена Петра I, который оставил свои преемникам фундаментальные основы развития отечественной морской деятельности, в том числе «...огромный военный флот с окончательно организованным командованием (Морской устав, Морской Регламент), управление тылом и базами (Регламент об управлении Адмиралтейства и Верфи), обширные адмиралтейства, учебные заведения, личный состав, умудренный опытом двадцатилетней войны, и даже начатки развития торгового мореплавания (Регламент шкиперам, Морской Торговый Регламент)»³. Другое дело, как прямые и последующие преемники царя Петра воспользовались этими основами, зачастую приводя к явлениям «спада и возрождения (up and down) национального морепользования, к «печальной странице истории упадка флота»⁴, которая, к сожалению, повторилась и в наши дни, когда ослаблялось влияние государства на развитие морской деятельности.

Повторяя тезис, приводимый в одной из своих недавних публикаций⁵, отмечу следующее. Когда основные производственные фонды принадлежат частному капиталу, и государство не проявляет интереса к их развитию, а инвестор не видит на коротком плече возможности получения прибыли, превышающей ее среднюю норму, то он вряд ли будет заинтересован в расширении принадлежащего ему или кому-либо другому соответствующего производства. Эта азбучная истина политической экономии особенно четко проявляется в производственном морепользовании и отраслях, обеспечивающих его развитие, т.к. для любой морской деятельности особенно характерен и ощутим разрыв между затратами и их окупаемостью при любой форме собственности и организации труда. Этот разрыв исключительно негативно влияет на лиц, принимающих решение о развитии того или иного морепромышленного производства, связанного с долговременным финансовым или иным обеспечением организации и проведения экспедиционных, научно-исследовательских и поисковых работ в том или ином районе Мирового океана, проектированием и строительством кораблей и судов, доков, подвижных платформ, портов, трубопроводов, судостроительных и судоремонтных производств. Их всегда сдерживает отложенный на годы экономический эффект, продолжительный период амортизационных отчислений, запоздалость отдачи от крупных инвестиций, связанных с развитием любого вида деятельности.

Как свидетельствует история, в условиях ослабления роли государства в экономике, особенно, и в первую очередь, страдает флот, морская деятельность в целом, ибо кризисные процессы происходят в них быстрее, чем где бы то ни было: они становятся тем, на чем первоначально начинают экономить власти. «Так было в Риме, так позднее случилось в государстве франков при преемниках Карла Великого в IX в., в Англии после короля Альфреда в начале X в. Исторические параллели можно усмотреть во всех странах, проходивших серьезный государственный кризис – вплоть до перестроечного СССР»⁶.

¹ Буров В.Н. Указ. соч., с.10.

² Там же.

³ Лебедев А.И. «Золотой век» российского флота. – История российского флота. – М.: Эксимо, 2007. – С. 104.

⁴ Там же.

⁵ См. Морской сборник, – 2008, № 5, С.78.

⁶ Хлевов А.А. Морские войны Рима. – СПб.: изд-во С-Петербур. ун-та, 2005. – С. 4.

В этом смысле советская власть изначально оказалась дальновиднее своих предшественников и прямых рыночных преемников. С первых лет ее установления было обращено внимание на необходимость модернизации всей морской деятельности страны. Ее индустриализация началась уже в 1919 г., когда 12 минных тральщиков были переоборудованы в рыболовные траулеры, предназначенные для промысла в Белом и Баренцевом морях. Вскоре началось освоение арктического и дальневосточного побережий, Северного морского пути. В ускоренном развитии отечественной морской деятельности активную роль сыграли наркомы Афанасьев А.А., Жемчужина П.С., Кузнецов Н.Г., Носенко И.И., академик Крылов А.Н., а также Микоян А.И., Папанин И.Д. и многие другие, однако этому процессу препятствовала Вторая мировая война, но и она не прервала возможностей обеспечения государственных интересов с морских направлений.

Весь послевоенный период морская деятельность входила в число приоритетных направлений развития отечественной экономики и уже к концу 1960-х гг. СССР возглавил список великих морских держав. В те годы наша страна обладала крупнейшими в мире военно-морским, транспортным, промысловым и научно-исследовательскими флотами, мощной инфраструктурой, способствующей их эффективной эксплуатации, высококвалифицированными специалистами. Это позволяло ей доминировать на морях и обеспечивать свои стратегические и экономические интересы во всех районах Мирового океана.

В то же время, несмотря на крупные достижения в каждом из видов морской деятельности, они обеспечивались за счет сугубо ведомственного, отраслевого развития, благодаря удачному совпадению ряда субъективных (во главе морских ведомств или управленческих структур стояли такие талантливые организаторы как Горшков С.Г., Бакаев В.Г., Ишков А.А., Бутома Б.Е., Гуженко Т.Б., Егоров М.В., Каменцев В.М., обладавшие стратегическим мышлением, умением увидеть дальние цели развития, объединить под своим руководством и расставить на важных участках управления энергичных, высокообразованных профессионалов) и объективных (повышение обороноспособности государства, активное развитие внешнеэкономических связей, обеспечение продовольственной безопасности и др.) факторов, которые позволяли загодя учесть необходимость развития отечественного судостроения, позволившего активизировать все виды морской деятельности, предусмотреть многое внутри страны и во вне; многое, но не все. Ведомственной дальновидности и имевшейся практики долгосрочного планирования оказалось мало: успешное становление морской деятельности, достигнутое ценой громадных материальных затрат, осуществлялось по ее видам в отдельности, строилось с учетом преимущественно отраслевых признаков, а не общих пространственных особенностей. Такой ведомственный подход к освоению морских пространств и ресурсов неизбежно приводил к противоречиям и конфликтам не только между различными отраслями морского хозяйства, регионами их базирования, центрами размещения инфраструктуры, но и способствовал усилению международной напряженности по поводу моря.

Сугубо отраслевое развитие недооценивало специфику особенностей размещения производительных сил в Мировом океане, серьезности происходящих процессов формирования новых международных условий использования его пространств и ресурсов, характера глобальных изменений норм международного морского права. Несмотря на крупные достижения и успехи во многих видах отечественной морской деятельности в 60–80 гг. прошлого века, в СССР не было единой общегосударственной системы регулирования и управления морепользованием. Ее отсутствие вскоре отчетливо проявилось и привело к критическому ослаблению позиции страны в Мировом океане. В то время как ориентация на долговременное использование Мирового океана в оборонных и народнохозяйственных целях требовала новых системных подходов, исключающих ведомственность, преодоления дефицита межвидовой и иной координации, устранения диспропорций внутри отдельных видов и направлений развития морской деятельности, между ними и регионами их базирования. Однако такая система не была создана в период плановой экономики. Тем более нет ее и сейчас, хотя некоторые позитивные подвижки в этом направлении стали намечаться в самое последнее время.

Радикальные перемены в социально-экономическом устройстве, произошедшие в нашей стране в 1990-х гг., крайне негативно отразились на отечественной морской деятельности, в первую очередь из-за свертывания прямого государственного регулирования ее функционирования и развития. Ускоренное «разгосударствление» предприятий морепромышленного ком-

плекса способствовало возникновению массы мелких собственников, не обладающих возможностями пополнения флота из новостроя. При этом основную загрузку предприятий судостроительной промышленности стали составлять поставки на экспорт, резко сократились объемы оборонного заказа (к 2004 г. практически в 20 раз), а также хозяйствующих структур (более чем в 5 раз), а использование промышленных мощностей судостроительно-судоремонтного комплекса сократилось в 4–5 раз, преимущественно из-за пассивности отечественных судовладельцев¹. Последнее же оказалось связано с тем, что при действующих условиях кредитования и налогообложения стоимость постройки судов возрастает почти на треть, побуждая гражданских отечественных судовладельцев размещать заказы за рубежом, где, по сути, действуют единые нормы кредитования (кредит там предоставляется в размере 80% цены судна не более, чем под 5–8% годовых; иногда на срок эксплуатации судна, но не менее, чем на 10 лет)². Иначе говоря, существующая до сих пор система финансирования судостроительно-судоремонтного комплекса, не учитывающая его особенностей и продолжительности проектно-производственного цикла, ставит под угрозу долговременные интересы отечественной морской деятельности, приводит к невероятным срокам строительства кораблей и судов (напомним оглушительный случай с а/л «50 лет Победы»), к сокращению новостроя, заведомо снижая конкурентные возможности отечественных верфей по сравнению с зарубежными.

Под воздействием научной общественности и передовых представителей отечественного морского сообщества определенные положительные сдвиги в отношении к этому комплексу стали намечаться в конце 1990-х гг. – начале 2000-х гг. Тогда на трудное положение в морской деятельности в целом Советом Безопасности Российской Федерации было неоднократно обращено внимание, и руководство страны в течение небольшого периода времени приняло три вытекающих одно из другого взаимосвязанных и исключительно важных государственных решения. Это: Указ Президента России, одобривший Концепцию ФЦП «Мировой океан» (январь 1997 г.), утверждение Правительством России самой этой ФЦП (сентябрь 1998 г.) и Президентом страны Морской доктрины Российской Федерации на период до 2020 г. (июль 2001 г.).

В каждом из этих решений особое внимание уделялось развитию судостроения. Более того, в августе 2002 г. мероприятия по совершенствованию судостроительного комплекса в ФЦП «Мировой океан» были расширены путем включения в ее состав одиннадцатой подпрограммы «Шельф» («Создание высокотехнологичных установок, машин и оборудования для морской добычи нефти, газа и освоения углеводородных месторождений на континентальном шельфе Арктики на 2003–2012 годы»).

¹ Морская деятельность Российской Федерации. Ежегодник. – М.: Изд-во ВНИРО, 2005. – С. 320.

² Российские банки, участвующие в кредитовании строительства судов, предоставляют кредит не более, чем на 2–3 года и под 15% годовых и более.

Реализация этих решений, в соответствии с которыми в рамках ФЦП «Мировой океан» разрабатывались проекты и мероприятия двух судостроительных подпрограмм, могла иметь серьезные последствия и не только для морской деятельности. Дело в том, что последняя, как правило, выступает в качестве интегратора многих процессов научно-технического развития, ускорителя его реального претворения во многие сферы экономической жизнедеятельности, в качестве проводника, апробирующего многие достижения НТП в кораблестроение и судостроение, через которые они внедряются в практику морепользования и другие сферы народного хозяйства. Именно эти инфраструктурные виды морской деятельности, обеспечивающие современную технологическую базу наукоемких производств в ее различных направлениях изучения, освоения и использования ресурсов и пространств Мирового океана, способствуют концентрации усилий на создании и внедрении прорывных веерных технологий, реализация которых создает конкурентоспособные плавсредства, а также влечет за собой их использование в других областях техники и экономики¹. Вряд ли в каком-либо другом производственном и оборонном комплексе востребован и реализуется весь спектр современных научных и технологических достижений в таких масштабах, как в судостроении.

Тем не менее, значительная часть из вышеупомянутых государственных решений, хотя и образовала весьма передовую идеологию развития отечественной морской деятельности, но не оказала значительного влияния на положение дел в судостроении.

Во-первых, бюджетное финансирование всех подпрограмм ФЦП «Мировой океан», установленное в 1998 г. после пресловутого «дефолта», выглядело более чем скромным, а подпрограммы «Создание технологий для освоения ресурсов и пространств Мирового океана» – совершенно символическим.

Во-вторых, уже в ноябре 2004 г. бюджетное финансирование основной судостроительной подпрограммы было необоснованно завершено, а в ноябре 2006 г. такая же судьба была уготована подпрограмме «Шельф» (хотя она начала финансироваться только с 2003 г.). Попутно, и не впервые, отметим, что на характере бюджетного финансирования ФЦП «Мировой океан», как и других федеральных программ, имеющих прямое или опосредованное отношение к морской деятельности нашей страны, отражается отношение соответствующих властных структур как к чему-то второстепенному, не особенно значимому для социально-экономического развития государства и обеспечения всех видов его национальной безопасности. В то время как во всех развитых и развивающихся прибрежных государствах, учитывающих императивы современного мира, отмечается особое внимание к значению Мирового океана в XXI в., успешное освоение которого без современного судостроения практически невозможно.

¹ Войтоловский Г.К., Косолапов Н.А., Синецкий В.П. Стратегия: импульсы к разработке. Теория и практика морской деятельности», вып. 9. – М.: СОПС, 2006. – С. 208.

В-третьих, из-за того, что передовая идеология, содержащаяся в Морской доктрине, не подтверждена законодательно, ни одна из структур отраслевого или ведомственного управления (а их более 20) не несет прямой ответственности за реализацию доктринальных положений. Кроме того, прекращение в 2004–2005 гг. на втором этапе реализации ФЦП «Мировой океан» финансирования ее 6 подпрограмм из 11 привело к тому, что реализация мероприятий, их наполнявших, стала зависеть от отношения отраслевых руководителей, курирующих развитие гражданских видов морепользования. Ну и, конечно, от финансовых возможностей министерств, ведомств, приморских регионов (их 22), которых всегда больше занимают ближайшие возможности, нежели долговременные перспективы. В результате вместо ориентации на комплексный надведомственный подход, предусматриваемый в Концепции ФЦП «Мировой океан» и в Морской доктрине, они усилили сугубо ведомственное, региональное и фирменное прогнозирование и программирование, особенно после того, как ощутили свое вытеснение из федеральных целевых программ и ослабление государственного регулирования морской деятельности. Это породило множество концепций, стратегий и т.п. документов, утверждаемых или одобряемых Правительством Российской Федерации, в которых в ряде случаев отсутствовали не только идеологические составляющие Концепции ФЦП «Мировой океан», установки Морской доктрины, но даже ссылки на прямые содержательные и текстовые положения этих государственных решений высшего уровня.

Иначе говоря, хотя перспективная направленность этих решений четко ориентирует на развитие интеграции всех видов морской деятельности страны в едином комплексе, в настоящее время упор делается на дискретную реализацию научно-технических, военно-стратегических, транспортных, добывающих и международно-правовых интересов государства. Однако практика, при которой ослаблено государственное регулирование национального морепользования, а его осуществление происходит по отраслевому или ведомственному принципу и не выделяется в качестве приоритетного в бюджетном планировании, ведет к ослаблению позиций нашей страны в глобальных процессах освоения ресурсов и пространств Мирового океана. В происходящей конкурентной борьбе между морскими державами, среди которых в числе ведущих много лет считалась наша страна, вне развития отечественного судостроения Россия может утратить роль, исторически ей принадлежащую. В том числе и потому, что за последние почти два десятилетия многие предприятия почти не обновляли свои основные фонды, которые, к тому же, необоснованно разукрупнены и не всегда продуманно приватизированы. Так, например, по состоянию на 1 января 2008 г. из 123 промышленных предприятий, относящихся к судостроительно-судоремонтному комплексу РФ, только 15 полностью принадлежали государству, а остальные (42 крупных и 66 мелких) – были акционированы. В рамках происходящего реформирования управления судостроительной промышленностью намечено дальнейшее ак-

ционирование.

В результате затяжного системного кризиса большинство предприятий, относящихся к морской деятельности, почти не имеют возможности не только расширить или модернизировать свои основные производственные фонды, но и поддерживать их в рабочем состоянии. Вследствие этого их физический и моральный износ достиг критического состояния. Судостроительная промышленность не является исключением, а ее изношенное и морально устаревшее оборудование большинства верфей и заводов без радикального обновления вряд ли сможет производить экономически и технологически конкурентоспособные суда для гражданских видов морской деятельности на постоянной и продолжительной основе, обеспечивающей реализацию государственной морской идеологии и достижение целей национальной морской политики.

Именно для преодоления многих негативных явлений, характерных для каждого вида отечественного морепользования, и активного обеспечения перспективного освоения ресурсов и пространств Мирового океана, Морская коллегия при Правительстве страны 19 декабря 2006 г. поручила к июлю 2008 г. разработать проект Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2020 г. и в более отдаленной перспективе. Более того, то же заседание Морской коллегии определило замысел, структуру, методики этой разработки, одоблив ее основную направленность и главные контуры научного поиска¹, формирование которых сейчас происходит во всех структурах, связанных с морской деятельностью. Решение Морской коллегии о разработке Стратегии нацелено на то, как ответить на императивы процессов глобализации, касающиеся участия в использовании Мирового океана в XXI в. в народнохозяйственных целях и обеспечения национальной безопасности Российской Федерации с морских направлений.

В этой связи внешне возникает некоторое противоречие между уже одобренными или утвержденными Правительством РФ концептуальными и стратегическими решениями во всех видах морской деятельности страны, а также программами перспектив развития практического морепользования, принятыми в некоторых приморских субъектах Федерации, и между формируемыми взглядами на способы и объемы, периоды, характер и возможности государства в целом по преодолению кризисных явлений, сложившихся здесь.

При этом совершенно ясно, что динамика изменений в производительных силах, привлекаемых к исследованию и эксплуатации Мирового океана, требует корректив насущного и перспективного развития всех видов морской деятельности под влиянием научно-технического, международного и социально-экономических факторов, проявляющихся и способных про-

¹ Подр. см.: Предложения по разработке этого проекта, одобренные Морской коллегией при Правительстве РФ (протокол заседания от 19.12.2006 г., раздел II, п. 1).

явиться из-за внешнего воздействия, долговременный учет которого всегда крайне затруднителен.

Необходимость учета внешней среды при определении перспектив развития отечественного морепользования и постановке его стратегических задач многократно подтверждена и теорией, и практикой. Вне такого учета невозможно конкретизировать и эшелонировать усилия для системного решения среднесрочных и долгосрочных проблем развития технических средств и технологий освоения Мирового океана, особенно тогда, когда вне государственного контроля и регулирования оказываются состояние плавсредств во всех видах морской деятельности и их создающие производства. Достаточно указать на то, что в результате использования отечественной грузовой базы российскими транспортными судами, эксплуатируемыми под российским флагом, едва превышает 6% и находится на дореволюционном уровне. По существу, наш транспортный флот вытеснен с соответствующего российского рынка. Без реализации крупных реновационных мероприятий государством положение в этом виде морской деятельности в ближайшие годы вряд ли улучшится, т.к. половина транспортных судов выработала нормативные сроки эксплуатации, а при действующих экономических условиях заказы на новую судовладельцы будут продолжать размещать преимущественно за рубежом, где в настоящее время находится 90% новостроя, а отечественному судостроению достается не более 10% заказов.

В рыболовном флоте картина еще более удручающая: 3/4 добывающих судов давно завершила «амортизационный период» и требует безотлагательного обновления, хотя бы потому, что из-за состояния технического уровня большая часть промыслового флота не может эксплуатироваться в дальних районах открытого моря. 85% годовой добычи рыбы происходит в своей ИЭЗ и прилегающих к ней акваториях. Действительно океаническое рыболовство по существу свернуто. Происходящее пополнение рыболовного флота осуществляется преимущественно за счет приобретения за рубежом судов «сэконд хэнд» с большим сроком эксплуатации. Так, например, состав рыболовного флота Дальневосточного промыслового бассейна в 2001–2005 гг. пополнился 41 крупным судном, в том числе только одним – из новостроя. Не лучше картина и на других промысловых бассейнах, а в результате общероссийская годовая добыча рыбы не достигает и половины уловов 1990 г.¹

Даже в составе ВМФ, наиболее оснащенном виде морской деятельности, основная часть кораблей находится в боевом составе более 20 лет².

Используемый по прямому назначению научно-исследовательский флот, обеспечивающий развитие эксплуатации океанических ресурсов, мало отвечает современным требованиям и

¹ Романов Е.А. Экономика рыбохозяйственного комплекса. – М.: Мир, 2005. – С.61.

² Комоедов В.П. Комментарий к статье «Без сильного флота не может быть сильной страны». // «Российская Федерация сегодня», 2008, № 2. – С. 4.

нуждается в безотлагательном обновлении.

Об эксплуатации технических средств отечественного производства, предназначенных для морской добычи углеводородов, в первую очередь арктического и тихоокеанского шельфов, говорить просто преждевременно, т.к. их реальные разработки организованы преимущественно иностранцами в соответствии с соглашениями о разделе продукции. К тому же, даже на нулевом цикле организации будущих шельфовых разработок, уже сейчас происходит неоправданная ориентация на закупку платформ, специальных судов и оборудования за рубежом, что чревато серьезными последствиями для российской экономики и для обеспечения национальной безопасности.

Все эти примеры отражают кризисные явления в большинстве видов морской деятельности, сложившиеся в том числе и от ослабления роли государства в основных процессах материально-технического обеспечения хозяйственного морепользования, хотя при направленной промышленной политике имеется еще достаточно научно-технических, производственных возможностей для коренного обновления основных производственных фондов во всех видах морской деятельности.

Представленная работа Л.М. Клячко и Ю.И. Рабиновича наглядно демонстрирует наличие таких производственных возможностей. Этот авторский анализ построен на обобщении многолетних специальных исследований коллективов ЦНИИ «Курс» и СОПС, но не охватывает всех предприятий судостроительного комплекса. Однако результаты изучения состояния 40 крупных производств наглядно подтверждают громадные возможности отечественного судостроения и как одной из наиболее наукоемких отраслей тяжелой промышленности, и как исключительно важного вида инфраструктурного обеспечения всей морской деятельности, во многом определяющего ее развитие.

Представленная работа выявляет общие закономерности в развитии судостроительных и судоремонтных предприятий в современных условиях. При этом следует отметить, что впервые авторами проводится анализ деятельности предприятий судостроительно-судоремонтного комплекса независимо от их ведомственной принадлежности. В Советском Союзе такими видами производства занималось более 20 союзных и республиканских ведомств, каждое из которых развивалось обособленно. При этом образовавшиеся ведомственные барьеры не преодолены до сих пор. Происходящие в настоящее время структурные преобразования в судостроении – создание Объединенной судостроительной корпорации, региональных центров, концернов по созданию судового комплектующего оборудования, – в которых участвуют предприятия, ранее входившие в Минсудпром и ВМФ, не охватывают судоремонтных заводов бывшего Морфлота, Речфлота и др. ведомств.

Кроме того, настоящий выпуск «Теории и практики морской деятельности» (ТПМД),

способствует выполнению несколько ослабленных функций издателя, который уже давно не приводил объемных характеристик отдельного вида морской деятельности¹, в которых наиболее четко проявляются причины многих кризисных явлений в отечественном морепользовании. Авторы представляемой работы, даже испытывая информационные проблемы из-за технических и организационных обстоятельств, сумели достаточно объективно охарактеризовать состояние судостроительно-судоремонтного комплекса и коснуться перспективных возможностей его развития, которые способствуют преодолению дистрофии стратегической дальновидности.

Аналитический обзор Л.М. Клячко и Ю.И. Рабиновича содержит определенные всплески оптимизма, подчеркивающие, что общий объем производства в 2005 г. по сравнению с 2001 г. увеличился более чем в 1,5 раза, что в эти годы в 10 раз сократилась убыточность отрасли и некоторые другие позитивные явления в отечественном судостроении, но в целом характеристика авторами бассейновых производственных комплексов производит впечатление «повести печальной». Особенно, когда узнаешь о крайней недостаточности собственных средств у предприятий судостроительно-судоремонтного комплекса и четырехкратном увеличении дебиторской задолженности из-за низкой платежной дисциплины заказчиков, прежде всего, объектов кораблестроения.

Впечатление мало меняется после ознакомления с производственными характеристиками 40 предприятий, обеспечивающих около 70% общепромышленного производства. Трудно не согласиться с авторским тезисом о том, что без направленной государственной поддержки и регулирования развития переломить ситуацию в судостроении практически невозможно.

Обнадеживающе мотивы появляются в последней трети этой работы, когда авторы переходят к обсуждению Стратегии развития рассматриваемой отрасли. Совершенно понятно, что, руководствуясь некоторыми организационными ограничениями, они обозначили только основные контуры этого системообразующего документа. Однако и этих сведений достаточно для представления о его позитивной направленности. Может быть только в данном контексте стоит вернуться к уже затронутому вопросу о некоторых возможных противоречиях между уже принятыми отраслевыми концепциями, стратегиями и разрабатываемой общегосударственной стратегией долговременного развития отечественной морской деятельности в целом.

Во-первых, совершенно не следует фетишизировать отраслевые и ведомственные разработки, нацеленные на определение перспектив того или иного вида деятельности, для того, чтобы не вернуться в то положение, из которого стремились уйти в конце 1990-х – начале 2000-х гг. Во-вторых, совершенно определенно возникает необходимость взаимоувязки уже принятых и разрабатываемых ведомственно-отраслевых наметок развития отдельных видов морской дея-

¹ Предыдущий выпуск ТПМД, полностью посвященный отдельному виду морской деятельности, был опубликован в 2003 г. Подр. см.: Размышления о рыболовстве: поиск подходов к устойчивому развитию Колл. авт., ТПМД, вып. 1. – М.: СОПС, 2003. – 144 с.

тельности, как и ее региональных перспективных программ, не только с доктринальными целями, но и с характером, способами и периодами их достижения в достаточно продолжительном промежутке времени. Тем более, что масштабы ошибок, связанных с большими затратами, тем меньше, чем чаще вносятся коррективы, учитывающие внутривосточные новации при развитии рыночных принципов в экономике, а также международные условия, динамично меняющиеся под воздействием происходящих процессов глобализации, которые все чаще проявляются при освоении Мирового океана. В-третьих, разработка общегосударственной стратегии развития морской деятельности в длительном периоде тем репрезентативнее, чем основательнее проделаны оценки перспектив ее составляющих. В этом смысле представляемая публикация Л.М. Клячко и Ю.И. Рабиновича исключительно важна, т.к. они, исследуя характер и динамику развития судостроительно-судоремонтного комплекса, рассматривают экономические и технико-организационные проблемы, препятствующие эффективному развитию большинства видов морской деятельности.

Заключительную часть данной работы авторы посвятили обсуждению происходящих структурных преобразований судостроительной промышленности, в которой ими предлагается разработать и утвердить ФЦП «Комплексная программа продвижения продукции судостроительных предприятий на рынок в период 2008–2015 гг.». Сам факт программного регулирования развития этой отрасли не вызывает сомнений. Тем более, что уже возникла потребность в некоей программе действий по реализации судостроительной стратегии. А вот рынки, в которых это может происходить, нуждаются в более тщательном изучении. Например, мои представления о характере реализации многих программных решений ближе к позиции Совета Федерации, который предлагает «восстановить системообразующую роль ФЦП «Мировой океан», пролонгировать ее до 2020 г. и обеспечить полное финансирование»¹.

Разные точки зрения на формы и рамки развития любого вида деятельности, в т.ч. и судостроения, могут не совпадать. Поиск верных решений всегда происходит с учетом рациональности тех или иных взглядов. Если бы они всегда совпадали, то научную деятельность можно было бы не развивать.

Предлагаемая работа отражает научные представления двух известных творческих коллективов, и их авторское обсуждение может способствовать развитию отечественного судостроения, наиважнейшей отрасли экономики. Издатель надеется, что работа Л.М. Клячко и Ю.И. Рабиновича будет с пониманием воспринята членами российского морского сообщества.

профессор Войтоловский Г.К.

3 февраля 2008 г.

¹ «Морские порты», 2007, № 6 (64). – С. 12.

Л.М. Клячко, Ю.И. Рабинович

**СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ И СУДОРЕМОНТНЫЕ
ПРЕДПРИЯТИЯ РОССИИ:
СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ И ОЦЕНКА ВОЗМОЖНОСТЕЙ
ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ**

Введение

Эффективное использование доступных ресурсов и пространств Мирового океана, обеспечение безопасности морских границ являются приоритетными задачами для каждой морской страны, в том числе для России. Объемы мировых морских грузоперевозок ежегодно увеличиваются примерно на 3,5%, их объем уже превысил 5,5 млрд т. Растет соответственно тоннаж мирового транспортного флота, дифференцируется его структура по мере развития новых грузопотоков. Вовлечение в сферу промышленного рыболовства новых районов и объектов промысла увеличивает потребность в поставках на рынок рыбопромысловых судов, преимущественно модернизированных как в соответствии с новыми потребностями промысла новых объектов в новых акваториях, так и с учетом раскрывающихся возможностей научно-технического прогресса в судостроении. Нового, зачастую весьма специфического тоннажа требуют такие отрасли морского хозяйства, как добыча нефти и газа на континентальном шельфе, исследования Мирового океана, морской круизный туризм и др.

Их решение требует постоянного развития, инновационного обновления основных фондов морской деятельности, поддержания в исправном техническом состоянии, что не может осуществляться без достаточного развития судостроения и судоремонта.

Судостроительная промышленность, производящая технологии и технические средства морского назначения, влияет на многие смежные отрасли и на экономику в целом, а также на обороноспособность страны, ее политическое и экономическое положение в мире. Потребность в плавучих технических средствах постоянно растет в соответствии с ростом масштабов морской деятельности в целом и отдельных ее видов и отраслей.

Ежегодно мировой судостроительной промышленностью поставляется 1200–1500 судов¹. В марте 2005 г. в постройке на судостроительных верфях мира находилось 3768 судов различных назначений и размерений. Характерна структура сданной заказчикам совокупности судов (2003 г.): танкеры – 22,6%, балкеры – 13,8%, контейнеровозы – 20,3% (контейнеровозы при этом занимают 36,8% в тоннаже судов, заказанных мировым судостроительным заводам)².

Интенсивно развиваются новые центры судостроения, прежде всего в Азиатско-Тихоокеанском регионе (Китай, Республика Корея), которые вместе с верфями Японии делают этот регион ведущим в мировом гражданском судостроении, преимущественно в части строительства судов для перевозки массовых грузов (танкеры, балкеры, суда для генеральных грузов, контейнеровозы и др.). Судостроение Европы, серьезно реформируемое и поощряемое Евросоюзом, развивает производство судов на наукоемкой основе, которые сравнительно недавно

¹ Логачев С.И. Мировое судостроение // Реферативный журнал 05. Водный транспорт 05А. Судостроение. – М.: РАН ВИНТИ, 2004. – № 10. – С. 1.

² Транспорт Черноморского региона. – 2004. – № 4. – С. 25.

востребованы мировым рынком (паромы, круизные суда, специализированные НИС, суда горизонтальной погрузки типа ро-ро и др.).

Динамика и темпы развития мирового судостроения определяются современной системой экономического управления, включающей необходимые формы и способы государственного стимулирования. В основных странах – производителях морской техники действуют системы экономического регулирования национального судостроения, а по существу – системы серьезной экономической поддержки этого вида производственной деятельности. Так, например, правительственная помощь судостроению осуществляется путем прямого субсидирования предоставлением производителям облегченных условий при кредитовании и налоговых послаблений, размещения государственных заказов на постройку гражданских судов на национальных верфях, списания долгов, предоставления финансовой помощи при модернизации и реконструкции судостроительных верфей и т.д. Масштабы такой поддержки столь велики, что Организация по экономическому сотрудничеству и развитию (ОЭСР) была вынуждена принять специальное соглашение, ограничивающее размеры государственного субсидирования и различные формы прямой финансовой поддержки. Цель принятого соглашения – создание нормальных условий конкуренции в коммерческом судостроении. Однако это Соглашение не препятствует странам-участницам оказывать государственную помощь национальным судостроителям при сокращении производств, а также при проведении научных исследований и разработки¹.

Российское судостроение, к настоящему времени в основном пережившее резкие и разрушительные явления периода социально-экономического реформирования страны и ее общества, начинает выходить из вызванного этими явлениями кризисного состояния. Этому способствуют растущее внимание руководства России к проблемам морской деятельности, рост оборонных заказов, настоятельная потребность ослабить зависимость национального морского хозяйства от поставок морской техники из-за рубежа за счет использования потенциала российских верфей, а также появляющиеся финансовые ресурсы у судовладельцев. Определенной базой позитивного развития отрасли остается научно-проектный задел, сохранившийся с советских времен. Российские изобретения новых принципов движения, позволяющих ослабить лобовое и поверхностное сопротивление воды движению судна, могут быть востребованы мировым рынком. Известен уникальный опыт российского атомного ледоколостроения и т.д.

Вместе с тем весьма остро продолжают проявляться известные проблемы российских судостроительных и судоремонтных заводов, связанные с сохранением их преимущественной

¹ Национальному судостроению и судоходству – экономическую поддержку // Реферативный журнал 05. Водный транспорт 05А. Судостроение. – М.: РАН ВИНТИ, 2004. – № 9. – С. 3.

ориентации на государственные оборонные заказы, длительное время слабо финансируемые, с невыгодностью размещения на специализированных российских верфях коммерческих заказов, с технологической отсталостью и слабым менеджментом верфей России, с явной недостаточностью государственной поддержки, с другими накопившимися и пока непреодоленными законодательными, финансовыми, технологическими, кадровыми препятствиями развитию отрасли в целом и ее отдельных предприятий.

Осуществленный в 2005–2007 гг. сбор информации о состоянии 40 крупных предприятий, а также анализ производственных и финансовых показателей основных российских судостроительных и судоремонтных предприятий в динамике за период 2001–2005 гг., в том числе и посредством массового анкетирования, позволил выяснить общую картину состояния этого вида промышленной политики. На основе полученных материалов, инвентаризации директивных документов федерального и регионального уровня и обобщения ряда научных публикаций сделана попытка составить общий обзор существа проблем развития этих предприятий, их общепромышленной взаимосвязанности, сочетающейся с региональными особенностями, и на его основе оценить возможности повышения их эффективности.

Надо отметить, что первоначальные наметки были значительно шире, но по разным причинам не все из опрошенных предприятий дали ответы на поставленные вопросы. В связи с этим представленный анализ не претендует на полное раскрытие проблем предприятий, занимающихся судостроением (в частности, отсутствуют сведения, например, о состоянии судостроительных предприятий Поволжья). Вместе с тем, представляется, что обобщенные материалы позволяют сделать репрезентативные выводы, характеризующие состояние отечественного судостроения в целом.

1. Мировое и российское судостроение – основные тенденции

До 80-х годов прошлого столетия ведущим центром мирового судостроения с весьма значительным потенциалом являлись США. В стране насчитывалось 37 крупных верфей. При этом их годовая производственная мощность составляла 5,5 млн регистровых тонн, при численности работающих – 245 тыс. чел. Судостроительная промышленность Соединенных Штатов занимала первое место в мире по объему производства. В течение многих лет администрация США прямо или косвенно оказывала поддержку национальному судостроению. Кроме того, до сих пор в стране существует система протекционистских законов, согласно которым обеспечивается определенная доля загрузки верфей и рабочих мест в судостроении. Это, в частности, закон Джоунса, согласно которому каботажное и внутреннее судоходство в США могут осуществляться лишь на судах, построенных на национальных верфях и плавающих под флагом страны.

В то же время европейское судостроение переживало сложные изменения: в конце XX в. исчезли с рынка две трети судостроительных заводов, а персонал на предприятиях сократился с 400 тыс. до 85 тыс. человек. Это вызвало серьезные трудности в развитии экономики целого ряда стран.

В настоящее время перспективу развития европейского судостроения также следует рассматривать с пониманием его проблем, поскольку, например, до 2007 г. предполагалось серьезное сокращение числа вводимых в эксплуатацию судов при увеличении их мощности. Основными причинами снижения объемов европейского судостроения явились: сокращения портфеля заказов на строительство судов, длительности рабочей недели и численности работающих. Так в 2002 г. европейцам досталось всего 4% заказов от общего объема мирового судостроения. Это означает, что они были практически вытеснены с этого рынка. Однако страны Западной Европы, занимавшие ранее передовые позиции в мировом судостроении, как по объему производства судов, комплектующего оборудования, так и по уровню применяемых технологий, не хотят мириться с создавшимся положением. Они интенсивно ищут пути к восстановлению своей репутации на мировом рынке и стараются предпринять меры к ее восстановлению. В связи с этим Ассоциация судостроения Евросоюза (CESA) разработала план превращения европейской судостроительной промышленности к 2015 г. в лидирующую силу на мировом судостроительном рынке. План носит название «Leadership 2015». Появление такого плана вызвано именно тем, что европейское судостроение переживает нелегкие времена из-за жестокой конкуренции со стороны судостроителей Азии. Его цель – совместными усилиями всех заинтересованных партнеров добиться лидерства европейских судостроителей в тех секторах, в которых они традиционно наиболее сильны: в строительстве пассажирских судов, паромов, буксиров, высокотехно-

логичных газозовов, ролкеров и т.д. В соответствии с этим планом в 2015 г. европейские судостроительные верфи должны достичь годового оборота в 15 млрд евро и построить суда суммарной грузоподъемностью в 5,5 млн т. Одним из важнейших условий выживания европейских верфей будут являться крупные финансовые вложения в научно-исследовательские работы. Стоимость этих работ в общем объеме судостроительных заказов составляет 10%. Так, например, в Германии региональные власти уже оказывают значительную финансовую поддержку отечественным верфям¹.

За последние 25 лет в мировом судостроении произошли кардинальные изменения, связанные с перемещением основных судостроительных центров на Восток. В число стран лидеров вошли Япония, Южная Корея и Китай. По статистике на начало 2006 г. три этих страны сосредотачивают на своих верфях более 80% мирового портфеля заказов на строительство грузовых судов (соответственно 32%, 35% и 20%)² Это касается в основном производства традиционных, массовых типов (танкеры, балкеры, контейнеровозы). Активное развитие судостроения в азиатских странах организуется при постоянном учете достижений научно-технического прогресса. На верфях Японии и Южной Кореи инженерный и технический персонал составляет 20% от общего числа работающих. Один из основных факторов развития судостроительной промышленности этих стран – финансовая поддержка со стороны правительств. Так, например, доля Южной Кореи на мировом рынке судостроения постепенно росла, и в настоящее время превысила 35% (по некоторым данным достигает 50%). Своими успехами корейское судостроение обязано в основном мощной государственной поддержке в виде налоговых послаблений, кредитования экспортных заказов, финансирования реструктуризационных процессов и т.д. Финансирование национального судостроения осуществляется на основе соответствующей государственной программы³. В таблице 1 представлен перечень мер, оказываемых странами по поддержке судостроительной отрасли.

Таблица 1⁴

Меры государственной поддержке судостроения за рубежом

Страна	Дотации на строительство судов	Помощь в модернизации и реструктуризации верфей	Принятие программ финансирования верфей	Помощь при строительстве судов на экспорт	Помощь национальным предприятиям	Налоговое облегчение	Снижение таможенных тарифов	Национализация верфей, правительственное участие	Помощь в проведении научных исследований
Австралия	+					+	+		
Бельгия	+			+	+		+	+	+

¹ Перспективы судостроительной отрасли в Европе // Реферативный журнал 05. Водный транспорт 05А. Судостроение. – М.: ВИНТИ, 2005. – № 2. – С. 3.

² О проблемах развития и поддержки отечественного судостроения // Рыбные ресурсы. – 2006. – 27 марта.

³ Логачев С.И., Чугунов В.В. Мировое судостроение: современное состояние и перспективы развития. – СПб.: Судостроение, 2000. С.45.

⁴ Brodogradnja. – 2005. – № 4.

Дания	+		+			+			+
Финляндия	+		+	+			+		+
Франция	+	+		+					+
Германия	+	+	+	+	+	+	+		+
Греция			+	+		+	+		
Италия	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Япония	+	+	+	+	+			+	+
Ю. Корея		+	+	+		+	+		+
Нидерланды	+	+	+	+			+		+
Норвегия	+		+	+					+
Португалия	+	+							
США		+		+					+

Китай также стремится занять ведущее положение в мировом судостроении к 2015 г., после осуществления проектов постройки двух больших верфей в городах Шанхае и Гуангд-жоу, где в год будет осуществляться строительство судов общим дедвейтом 15 млн тонн. На верфях Китая уже с 2004 г. осуществляется постройка судов суммарной грузоподъемностью до 5 млн тонн, что превышает этот показатель 2003 г., равный 4,17 млн тонн. Только северные верфи Китая в 2005 г. увеличили постройку судов дедвейтом до 4 млн тонн, а к 2015 г. планируют довести этот показатель до 9 млн тонн. На китайских верфях ускоренными темпами строятся новые доки и оборудование для их оснащения. Так, например, в Шанхае строится самая крупная современная судовой верфь в Китае. Экспертная группа завершает приемку первой очереди базового судостроительного завода «Вайгаоцяо», который, по их оценке, является образцом китайского судостроения в XXI в. Первая очередь завода, занимающая площадь в 1,46 млн кв. м (общая площадь в последующем составит 2,1 млн кв. м), включает в себя, в частности, док, предназначенный для строительства судов водоизмещением до 500 тыс. тонн. По размаху строительства, технической оснащенности и уровню модернизации этому заводу пока что в Китае нет аналогов. Естественно, такие успехи КНР в области судостроения могут сделать его ведущей страной в мире по производству технической продукции морского назначения. Однако в сфере применения информационных систем при проектировании и постройке судов, а также в управлении судостроителям КНР потребуется дальнейшее развитие и совершенствование автоматизированных систем, по сравнению с Японией и Южной Кореей, у которых соответствующая оснащенность значительно выше¹.

До 1990 г. Россия в области судостроения занимала одно из лидирующих положений в мире – страна входила в десятку наиболее развитых стран по линии гражданского судостроения и обеспечивала около трети мирового военного кораблестроения. На отечественных судостроительных заводах было построено свыше 50% тоннажа морского транспортного флота страны,

¹ Судостроение Китая // Реферативный журнал 05. Водный транспорт 05А. Судостроение. – М.: РАН ВИНТИ, 2005. – № 2. – С. 1.

эксплуатируемого в то время и занимавшего шестое место в мире, а также 60% отечественного тоннажа рыбопромысловых судов¹.

С началом экономических реформ в России, направленных на формирование рыночных отношений, в судостроительной и судоремонтной отраслях промышленности стали осуществляться структурные и институциональные преобразования. В результате акционирования и приватизации государственных предприятий, а также их реорганизации путем слияния, ликвидации, передачи в регионы и других преобразований общее количество судостроительных и судоремонтных предприятий, относившихся в свое время к Министерству судостроительной промышленности СССР, сократилось с 213 в 1992 г. до 170 в 1999 г. и до 123 в 2005 г. Кроме того, в состав отрасли судостроения входят 107 машиностроительных и приборостроительных предприятий с общей численностью работающих около 190 тыс. человек. Отрасль обладает мощным научным и конструкторским потенциалом, включающим 56 научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро с численностью персонала более 31 тыс. человек².

Вместе с тем, в период 1992–2002 гг. проведенные мероприятия в рамках реструктуризации управления не позволили оптимизировать структуру отрасли, а также обеспечить эффективную работу сохранившихся в ней предприятий. В результате объем судостроения в России сократился более чем в 5 раз. В мировом судостроении Россия сейчас занимает место в конце второй десятки ведущих стран.

Ежегодный совокупный объем отечественных заказов флота оценивается в 1 млн т дедвейта (один из самых крупных показателей в мире)³. При этом по объему собственного судостроения страна уступает не только признанным лидерам – Японии и Южной Корее (70 млн тонн дедвейта в год), но и таким странам, как Вьетнам, Хорватия, Филиппины, Турция и Иран, которые только создают свою судостроительную индустрию⁴.

Отечественные производители стремительно теряют позиции не только на мировом, но и на внутреннем рынке судостроения. Суммарный дедвейт российских парокорпусов составляет 7% от мирового тоннажа (10-е место в мире), (таблица 2). При этом только 5-8% потребного дедвейта российские судовладельцы заказывают судостроительным заводам России.

Таблица 2⁵

Динамика пополнения российского флота новыми судами⁶

¹ Морской бизнес. Регионы России. – М.: Атлас Пресс, 2000. – С. 103.

² Александров В.Л. Современное состояние отечественного судостроения // Реферативный журнал 05. Водный транспорт 05А. Судостроение. – М.: РАН ВИНТИ, 2004. – № 10. – С. 2.

³ Как выяснилось, в результате специально проведенного исследования, российские судовладельцы ежегодно размещают на зарубежных верфях заказы на сумму более \$1 млрд, суммарный дедвейт судов более 1 млн тонн, в то время как на долю российских судостроительных предприятий приходится менее 10% от общего объема заказов. В то же время российские верфи по оптимистичным оценкам способны строить по заказам отечественных транспортных компаний не менее 30 морских транспортных судов суммарным дедвейтом не менее 400 тыс. т. См. <http://www.portnews.ru> от 4 октября 2007 г.

⁴ Объем мирового рынка судостроительной продукции превышает \$150 млрд в год. См. <http://www.portnews.ru> от 4 октября 2007 г.

⁵ Информация ФГУП «ЦНИИ им. А.Н. Крылова».

⁶ В период 2004–2007 гг. доля новых судов, построенных на отечественных верфях, составляет менее 6%.

Год	Построено судов всего		В том числе на российских предприятиях			
	Ед.	Дедвейт, тыс. т	Ед.	% от числа судов	Дедвейт, тыс.т	% от общего дедвейта
1992	44	1235,5	4	9,0	24,8	2,0
1993	19	290,3	3	15,8	19,5	6,7
1994	13	215,0	4	30,8	28,1	13,1
1995	13	275,4	3	23,1	15,1	5,5
1996	21	507,1	3	14,3	21,7	4,3
1997	16	173,9	3	18,7	18,2	10,5
1998	23	793,1	3	13,0	14,3	1,8
1999	13	488,2	3	23,1	17,1	3,5
2000	10	303,2	6	60,0	67,8	22,4
2001	5	395,0	2	40,0	26,0	6,6
2002	12	810,8	7	58,3	68,8	8,5
2003	15	1271,5	3	20,0	60,6	4,8
Всего	204	6759,0	44	21,6	382,0	5,6

Судостроительные и судоремонтные предприятия России функционируют с явно неполной загрузкой. Уровень использования мощностей в среднем по отрасли снизился до 20–25%. Материально-техническая база этих предприятий крайне изношена.

Например, износ оборудования механических цехов многих судостроительных и судоремонтных заводов составляет 85%, литейных — 73–75%, комплексных доковых — 65%. Более 65% имеющегося станочного парка вследствие физического износа и морального старения подлежит списанию¹.

Из-за устаревшей материально-технической базы изделия российского судостроения строятся дорого и медленно. В качестве примера, затраты на обработку 1 тонны металла в России составляют 105 человеко-часов, а в странах - лидерах – не превышают 30 человеко-часов². Цена отечественной продукции, существенно превышающая стоимость зарубежных аналогов, и сроки производства вынуждают заказчиков отдавать предпочтение импортным судам. Так, для постройки танкера водоизмещением 47 тыс. тонн в России требуется в среднем 18 месяцев, а в Южной Корее – девять месяцев³.

Накопились негативные явления, вызванные технологической отсталостью и слабым уровнем отраслевого менеджмента. Как следствие, предприятия не в состоянии стабильно обеспечивать выполнение требуемых сроков и качество заказов на строительство и ремонт судов.

В результате многократного повышения цен на материалы и тарифов на энергоресурсы на многих предприятиях отрасли резко возросла стоимость нормо-часа, что привело к отказу ряда судовладельцев от проведения крупных ремонтов на отечественных заводах. Они продолжают эксплуатацию судов почти до полного износа или до окончания срока действия документов Регистра.

Субсидирование технического перевооружения российских судостроительных и судоремонтных предприятий полностью отсутствует, уже не говоря о поддержке научно-технического потенциала отрасли. Созданные неравные с зарубежными судостроителями экономические условия работы российских судостроителей и судоремонтников настолько влияют на качество, сроки и цены выполнения ими заказов, что это вынуждает отечественных судовладельцев ух-

¹ Национальному судостроению и судоходству – экономическую поддержку // Реферативный журнал 05. Водный транспорт 05А. Судостроение. – М.: РАН ВИНТИ, 2004. – № 9. – С. 4.

² Последний шанс корабелов // «Эксперт» № 32 (526), 4 сентября 2006 г

³ <http://www.shipbuilding.ru>.

дить с российских предприятий к зарубежным судостроителям и ремонтникам. Как пример, ремонт флота, находящегося в собственности российских судовладельцев Дальневосточного региона, производится за рубежом (в основном на верфях Китая) по судам под российским флагом на 75% и по судам под «удобным» флагом на 95% от общего состава флота¹.

Характерно, что в этой ситуации происходит уменьшение балансового состава флота судоводных отечественных компаний, работающего под российским флагом. По состоянию на начало 2004 г., в сравнении с 1999 г., численность морских судов, зарегистрированных под российским флагом, сократилась более чем в 4 раза, в то время как флот, зарегистрированный под иностранными флагами, в общем составе судов российских судоводных компаний составил уже 70%. Это объясняется технологическими и организационными проблемами российских верфей, что, кстати, есть прямой результат недостаточного инвестирования судостроения. Российские судовладельцы от зарубежных судостроителей часто получают суда более качественные и по более низким ценам. При этом они пользуются возможностью использовать иностранные, как правило, «связанные» кредиты. Строительство судов за счет иностранных кредитов практически всегда предусматривает регистрацию этих судов под флагами иностранных государств. Ясно, что это никоим образом не способствует рациональному с государственных позиций развитию как российского судостроения, так и морского хозяйства страны.

Флот, зарегистрированный под флагом России, интенсивно стареет физически и морально, средний возраст судов составляет более 18 лет². При этом свыше 40% судов выработали нормативный срок эксплуатации (22 года), что в два раза превышает долю судов такого возраста в составе мирового морского флота. Как пример, к 2005 году общий тоннаж судов только дальневосточных судоводных транспортных компаний (2103 судна общим дедвейтом 4609 тыс. тонн) сократился более чем в три раза. Средний возраст судов достиг 22,9 лет. Возрастная структура флота России (доля в дедвейте, в %) представлена на диаграмме (рис. 1)³.

Такая же ситуация сложилась и в рыбной отрасли. Продолжается старение как промыслового, так и транспортного флота. Общий физический износ только промыслового флота, который определяет основу отрасли, составляет около 60%.

¹ Программа развития Приморского края до 2010 года. – Тихоокеанский институт географии. – С. 23.

² Общее количество морских судов, контролируемое Россией, по состоянию на начало 2007 г. составляло более 1,5 тыс. судов дедвейтом около 17 млн тонн, причем средний возраст судов составляет около 18 лет, что существенно выше, чем в других странах. См. <http://www.portnews.ru> от 4 октября 2007 г.

³ Морской бизнес. Регионы России. – М.: Атлас Пресс, 2000. – С. 51.

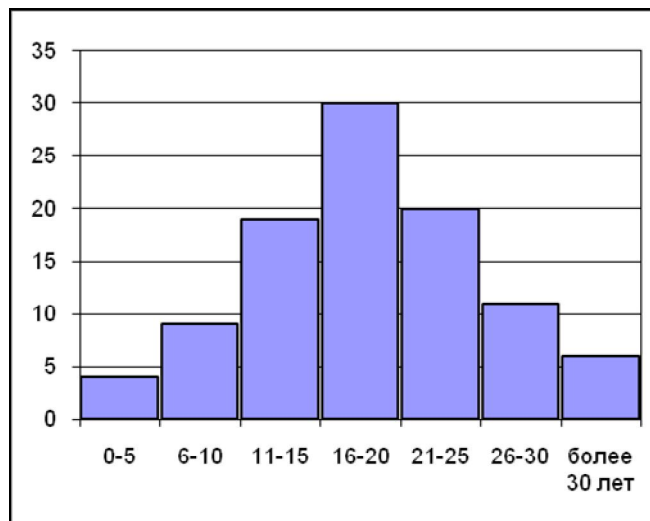


Рис. 1. Возрастной состав флота России по состоянию на 2000 г.

Это вызвано, в частности, систематическими недопоставками судов еще в дореформенный период. Основную массу (90%) промыслового флота составляют суда, построенные по проектам 60–80-х годов, которые не отвечают требованиям сегодняшнего дня. Эксплуатация старых судов требует увеличения объемов как судоремонтных, так и модернизационных работ. Это отрицательно сказывается на техническом уровне флота и приводит к росту затрат на ремонт и удорожанию продукции. Так, например, по прогнозу Союза российских судовладельцев, к 2007 г. должны были быть списаны по сроку эксплуатации более 60% отечественных судов. Эти данные, очевидно, характеризуют высокую и растущую потребность российского флота в новых судах.

В связи с интенсивным моральным и физическим старением национального морского флота и практически полным отсутствием государственной поддержки для его обновления крупнейшие российские компании самостоятельно реализуют свои собственные программы пополнения флота. При этом часто судовладельцы приобретают суда за рубежом возрастом от 10–20 лет по распространенной в мировой практике схеме бербоут-чартерных или лизинговых операций, используя для обновления флота в основном заемные финансовые средства иностранных банков. Также большинство российских судовладельцев предпочитает размещать заказы на ремонт и модернизацию флота на зарубежных верфях. Основные причины: низкие кредитные ставки зарубежных банков, длительные сроки проведения ремонтных работ на отечественных заводах, высокие таможенные пошлины на импортные запасные части и оборудование, а также налог на добавленную стоимость, что на практике делают продукцию отечественных судоремонтных заводов неконкурентоспособной. Если зарубежные банки своим судовладельцам и судостроительным предприятиям дают кредит на 10–12 лет, а иногда и более лет под 5–8% годовых, то российские банки – на 2–3 года под 15% годовых и более. Вместе с тем за рубежом

существует практика, когда государство выдает гарантии по взятым национальными судостроителями банковским кредитам.

В течение последних лет широкое распространение получила практика создания совместных с иностранными участниками либо дочерних (контролируемых на 100%) судоходных компаний за рубежом с передачей им в собственность и управление части флота, с переводом его под так называемые «удобные флаги» иностранных государств, предоставляющих льготное налогообложение. В зарубежных судостроительных странах отменяются таможенные сборы и налоги на импортируемое комплектующее оборудование, а в России, наоборот, налагаются и в существенном размере. Кроме того, в России на судостроительных верфях и судоремонтных предприятиях пока взимается НДС с авансовых платежей. Налоговая нагрузка в России составляет 15–20% от стоимости судов без учета процентов по кредитам.

Сложное положение в развитии морской деятельности России и судостроительной отрасли, приоритетным назначением которой является удовлетворение национальной потребности в конкурентоспособных судах новостроя, признается на государственном уровне. В связи с этим в 1995 г. была принята федеральная целевая программа «Российские верфи». Главная цель программы – создание научных и технологических основ для проектирования и качественной постройки современных конкурентоспособных на мировом рынке судов. Программа сыграла существенную роль в адаптации российского судостроения к работе в рыночных условиях. Однако Правительство Российской Федерации в 2002 г. упразднило эту программу, несмотря на Указ Президента России («О совершенствовании морской деятельности Российской Федерации» от 4 марта 2000 г.), в котором поручалось принять решение о продлении программы. В настоящее время для предотвращения дальнейшего нанесения экономического ущерба Российской Федерации в результате регресса российского морского судоходства, вывода за рубеж флота, неэффективной производственной и финансово-экономической деятельности соответствующих компаний осуществляется комплекс мер, направленных на защиту отечественной морской деятельности путем усиления государственного регулирования в этой области. Введены в действие Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и Таможенный кодекс. 27 июля 2001 г. Президентом России утверждена Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 г., а также принята Концепция судоходной политики, действует ФЦП «Модернизация транспортной системы России» и в ее составе подпрограмма «Морской транспорт». Однако эти меры, во-первых, недостаточны, а во-вторых, для их комплексной реализации необходимо соответствующее развитие национального судостроения. Недооценка особенностей работы судостроительной и судоремонтной отраслей рядом ведомств, тем более активное сопротивление любым формам поддержки этих отраслей в итоге могут привести к развалу российского судостроения и судоремонта. Создание нормальных экономико-правовых условий для работы оте-

чественного судостроения и судоремонта не только способствовало бы их возрождению, но и дало бы толчок к развитию других отраслей промышленности России, таких как металлургия, машиностроение, радиоэлектроника и др., так как с любым крупным судостроительным или судоремонтным предприятием тесно кооперируется множество других заводов, научных институтов и конструкторских бюро. А это дополнительные рабочие места, расширение налоговой базы и укрепление федерального бюджета.

Судоремонт является важнейшей составляющей частью технической эксплуатации флота, призванной поддерживать техническое состояние судов, их оборудования и других средств на надлежащем уровне, соответствующем не только экономическим целям, но и обеспечению безопасности мореплавания. Кстати, ведущие морские страны мира не имеют специализированных судоремонтных предприятий. Техническая эксплуатация флота осуществляется морскими компаниями, а поддержание технического состояния судов и судовых технических средств на соответствующем уровне выполняют судостроительные верфи, как правило, построившие ремонтируемое судно.

На сегодняшний день судостроительная и судоремонтная базы морского флота России представлены 123 судостроительными и судоремонтными предприятиями различных форм собственности, базами технического обслуживания, рядом вновь созданных Товариществ с Ограниченной Ответственностью (ТОО), малых предприятий и инженерно-сервисных фирм. Отрасль включает в себя предприятия разного размера (от крупных – ФГУП «Севмашпредприятие», ФГУП «Адмиралтейские верфи», ФГУП «Дальневосточный завод «Звезда» и др. до малых с численностью персонала около 100 чел.), разной специализации и отличающихся различной финансовой самостоятельностью.

Большинство судостроительных предприятий из-за отсутствия достаточного количества заказов на строительство судов занимаются ремонтом и техническим обслуживанием судов. Вместе с тем, российский рынок судоремонта сильно подвержен воздействию малых предприятий, специализирующихся на судоремонтных работах. Деятельность таких предприятий значительно снизила цены на многие виды судоремонта, что сказалось как на ценах, так и на объемах судоремонта, выполняемого отечественными заводами.

Общая численность работающих на судостроительных верфях и судоремонтных предприятиях составляет 86 тыс. человек. Однако большинство судостроительных и судоремонтных предприятий испытывают недостаток в высококвалифицированных рабочих основных специальностей: слесарей, станочников, сварщиков.

Общие объемы производства, основные производственные финансово-экономические результаты деятельности предприятий отрасли за 2001–2005 гг. по данным 40 предприятий шести регионов, представлены в таблице 3.

**Производственная финансово-экономическая деятельность
40 предприятий отрасли за период 2001–2005 гг.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Объем производства (тыс. руб.)	15 317 932	13 336 402	27 724 772	33 138 359	25 973 325
Судостроение, (% от общего объема производства)	60%	50,5%	72,1%	70,8%	66,2%
Судоремонт (% от общего объема производства).	25,5%	31%	15,6%	15,6%	18,4%
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	6 895 565	8 842 328	9 669 959	11 247 399	17 932 889
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	10 687 664	17 188 872	20 965 960	35 467 356	41 107 256
Прибыль (убыток) (тыс. руб.).	–3 304 107	–2 266 778	–1 417 578	570 293	–322 043
Численность (чел.)	58 754	56 824	54 751	50 294	50 819

Представленные данные, характеризующие около 70% общеотраслевого производства, выявляют некоторые особенности нынешнего состояния российского судостроения и намечающиеся тенденции его изменения. В целом эту отрасль морского хозяйства можно отнести к выходящим из кризисного состояния 90-х годов. В основном завершен период приватизации и связанные с ним проявления хаотического развития. Входящие в состав отрасли ФГУП и крупные акционированные предприятия стали получать заказы от Министерства обороны Российской Федерации и Рособоронэкспорта, которые дают им возможность достигнуть финансовой стабильности. Растет общий отраслевой объем производства (он составил в 2005 г. 170% к уровню 2001 г.). Существенно сокращается – и эта динамика становится тенденцией – общеотраслевая убыточность (322 млн руб. убытка в 2005 г. против 3,3 млрд руб. в 2001 г.). Основной финансовый показатель функционирования российского судостроения все еще однако формируется под влиянием низкой платежной дисциплины заказчиков (для крупных предприятий это, прежде всего, заказчики продукции кораблестроения). Дебиторская задолженность растет (17,9 млрд руб. в 2005 г. против 6,9 млрд руб. в 2001 г.). Нестабильность авансирования, сохраняющееся налогообложение авансовых платежей, свойственные судостроительному производству высокие стартовые затраты при выполнении заказов, недостаточность собственных средств для осуществления технического перевооружения предприятий вызывают рост кредиторской задолженности (41,1 млрд руб. в 2005 г. против 10,7 млрд руб. в 2001 г.).

Еще одна тенденция – судостроительные заводы России выполняют все большее количество заказов зарубежных верфей на строительство корпусов для последующего их насыщения оборудованием и системами у причалов западных верфей – заказчиков. Мотивация последних здесь в большинстве случаев понятна: перенести на территорию России самый трудоемкий и экологически напряженный этап строительства судна – изготовление корпуса (такие работы для судов дедвейтом 20–50 тыс. тонн могут выполнять многие российские верфи). Казалось бы, это

достаточно вынужденно и неприемлемо. С другой стороны, даже такой ограниченный выход на мировой рынок в сложившихся условиях выгоден для российского судостроения, поскольку он является признанием качества продукции верфей России, способствует стабилизации их финансового состояния и накоплению собственных средств для развития и повышения технического уровня производства. Сколько-нибудь ощутимая государственная поддержка судостроительной отрасли и связанных с нею «шлейфовых» производств в металлургии, металлообработке, машиностроении, приборостроении и других отраслях промышленности, прежде всего, поддержка налоговыми и таможенными послаблениями, бюджетными гарантиями по обязательствам судовладельцев и судостроителей, реальным участием органов власти в финансировании проектов развития судостроения на основе государственно-частного партнерства и т. д. станет стимулом формирования современных судостроительных центров, в первую очередь, именно на таких предприятиях, уже сертифицированных по международным системам качества и экспортирующих корпуса судов.

В ближайшей перспективе ожидается утверждение на правительственном уровне реальных мероприятий, обеспечивающих практическое формирование приемлемых условий развития и деятельности судостроительных предприятий России. 19 октября 2006 г. на заседании Правительства Российской Федерации был рассмотрен проект Стратегии развития судостроительной промышленности до 2020 г. и на дальнейшую перспективу. Этот проект предполагает выведение судостроительно-судоремонтной отрасли морского хозяйства на конкурентоспособный уровень в три этапа:

- 2007–2009 гг. – стабилизация ситуации в отрасли, сохранение самой ценной части ее потенциала;
- 2010–2015 гг. – широкомасштабная модернизация и техническое перевооружение предприятий отрасли, развертывание работ по шельфу и Севморпути;
- 2016–2020 гг. – серийное строительство перспективной номенклатуры продуктового ряда.

Основные направления проекта Стратегии были одобрены на заседании Правительства Российской Федерации, а Минпромэнерго России совместно с Минэкономразвития России было поручено доработать проект вместе с планом действий по его реализации.

Выполнив поручение Правительства Российской Федерации, 6 сентября 2007 г. Минпромэнерго России своим Приказом № 354 утвердило Стратегию развития судостроительной промышленности на период до 2020 г. и на дальнейшую перспективу.

Стратегией предусмотрено выделение бюджетных средств и привлечение внебюджетных ресурсов, также предоставление льгот и преференций в области налогового и таможенного за-

конодательства для судостроительной промышленности¹. Стратегия развития судостроительной отрасли России предусматривает доведение к 2011 г. объемов производства продукции и услуг с нынешних 2 млрд долларов США до 4,5–5 млрд долл., к 2015 г. – до 7–8 млрд долл., а к 2030 г. – до 18–19 млрд долл. При этом доля гражданского судостроения в общем выпуске продукции к 2020 г. должна увеличиться с 23% до 52%. Для достижения этих показателей потребуется 107,9 млрд руб. инвестиций из федерального бюджета и 137,6 млрд руб. частных капиталовложений².

¹ Спикер Госдумы Б. Грызлов предлагает снять налоговое бремя с судостроительных предприятий для развития судостроительной отрасли. «Если мы освободим на какой-то период времени судостроение от налогов, я думаю, туда придет бизнес». Он привел пример Южной Кореи, где судостроение было освобождено от налогов: « За 15 лет страна стала лидером в производстве судов». См.: www.fishres.ru.

² См.: <http://www.seanews.ru> от 21.05.2005.

2. Региональные судостроительно-судоремонтные комплексы

Производственно-экономическая ситуация на отдельных судостроительных предприятиях резко дифференцирована, также как и на различных региональных направлениях морской деятельности России. Основные характеристики этой ситуации представлены ниже анализом региональных судостроительно-судоремонтных комплексов и входящих в них отдельных предприятий.

В Дальневосточном регионе сейчас действует 29 судостроительных и судоремонтных предприятий, в Северном регионе – 17, в Северо-Западном регионе – 38, в Западном регионе – 8, в Азово-Черноморском регионе – 17, в Каспийском регионе – 14.

2.1. Дальневосточный регион

Дальневосточный регион обладает огромным судостроительным и судоремонтным потенциалами, способными решать важные задачи, как оборонного характера, так и строительства гражданского флота. В регионе насчитывается 29 судостроительных и судоремонтных предприятий. Наиболее крупными из них являются:

- ФГУП «Дальневосточный завод «Звезда»;
- ОАО «Владивостокский судоремонтный завод»;
- ОАО «Восточная верфь»;
- ЗАО «Первомайский судоремонтный завод»;
- ОАО «Холдинговая компания «Дальзавод»;
- ОАО «Приморский завод»;
- ОАО «Славянский судоремонтный завод»;
- ОАО «Петропавловская судовой верфь»;
- ОАО «Судоремонтный завод «Фреза»;
- ОАО «Находкинский судоремонтный завод»;
- ОАО «Амурский судостроительный завод»;
- ОАО «Николаевский на Амуре судостроительный завод»;
- ОАО «Северный» судоремонтный завод»;
- ФГУП «Хабаровский судостроительный завод»;
- ООО «Советско-Гаванская судоремонтная компания».

Помимо перечисленных крупных самостоятельных производств в Дальневосточном регионе функционируют заводы Военно-Морского Флота, а также средние и малые судостроительные и судоремонтные предприятия, входящие в крупные холдинговые и другие структуры:

- ОАО «Холдинговая компания «Дальморепродукт»;
- ОАО «Дальрыба»;
- Дальневосточный судомеханический завод;

ОАО «Дальреммаш»;
ЗАО «Петропавловск-Камчатский судоремонтный завод»;
ОАО «Петропавловский судоремонтно-механический завод»;
«Рыболовецкий колхоз им. Ленина»;
ЗАО «Судоремсервис»;
«Амурский судоремонтный завод»;
ОАО «Малышевская ремонтно-эксплуатационная база флота»;
«Николаевская ремонтно-эксплуатационная база флота»;
ОАО «Остон»;
ОАО «Судостроительный завод им. Октябрьской революции»;
ОАО «Хабаровская ремонтно-эксплуатационная база флота».

Еще более 20 предприятий и организаций выпускают продукцию машиностроения, а также занимаются научными, информационными и проектно-конструкторскими работами в интересах морской деятельности (ОАО «Ураган», ОАО «Аскольд», ОАО «Дальприбор», ОАО «Варяг», ОАО «Дальрыбтехцентр», ОАО «ВП Эра», ОАО «ДПИ «Востокпроектверфь», ООО «Посейдон-Звезда», ООО «Далмис» и др.).

Численность работающих на дальневосточных предприятиях отрасли составляет 18,7 тыс. чел. (см. приложение 7). Кроме того, на предприятиях и в организациях, занимающихся обеспечением судостроения и судоремонта, заняты свыше 15 тыс. человек.

Наибольший объем мощностей судостроения и судоремонта Дальневосточного региона сосредоточен в Приморском крае. Так, выпуск товарной продукции здесь в 2003 г. составил 2,7 млрд рублей. В настоящее время выпуск товарной продукции составляет около 60% всего гражданского судостроения и судоремонта и не превышает 40% от уровня 1990 г. с учетом государственного оборонного заказа. Низкий уровень платежеспособности заказчиков, прежде всего Минобороны России, высокая кредиторская задолженность, таможенные и налоговые платежи (см. приложение 5) поставили некоторые предприятия на грань банкротства. Сократившийся уровень государственного оборонного заказа (ГОЗ) грозит потерей уникальных технологий, простоем мощностей, сокращением рабочей недели и потерей квалифицированных кадров. В конечном итоге все это ведет не только к коммерческим и бюджетным потерям, но и к снижению обороноспособности сил Тихоокеанского флота ВМФ России.

Специализация и объемы выполняемых работ предприятиями Дальневосточного региона

ФГУП «ДВЗ «Звезда» основано в 1954 г. в городе Большой Камень Приморского края. Как судоремонтное предприятие оно является одним из самых крупных предприятий Дальнево-

сточного региона, при этом сохранившим статус федерального государственного унитарного предприятия. Завод располагает значительным производственно-техническим потенциалом, в том числе современными эллингами; уникальными гидротехническими судоподъемными сооружениями и судовозным оборудованием (доккамера, плавдок, передаточный стапель, трансбордер, судопоезда); развитыми открытыми стапелями и причалами, оборудованными порталными кранами различной грузоподъемности и системами всего необходимого энергообеспечения; уникальным комплексом оборудования для разделки и переработки металлолома; цехами, включающими комплекс испытательных стендов; аккредитованной Госстандартом многопрофильной лабораторией; уникальным комплексом объектов и оборудования по обращению с отработавшим ядерным топливом и радиоактивными отходами. Все производственные цеха оснащены современными станками, оборудованием и стендами, позволяющими выполнять работы высокой сложности. Мощности завода позволяют вести строительство серийных судов и плавучих сооружений любого типа и назначения длиной 120 метров и водоизмещением до 8 000 т.

Основная специализация предприятия – ремонт подводных крейсеров (атомные подводные лодки – АПЛ), дизельных подводных лодок (ДПЛ), надводных кораблей (НК) ВМФ, морских буксиров (МБ).

Если объем судоремонта в 2001 г. составлял лишь 28,7% от общего объема производства, то уже в 2005 г. составил 29,7%. Главным достижением в 2003 г. стала успешная сдача ВМФ после ремонта обновленного ракетного подводного крейсера «Святой Георгий Победоносец». Одновременно завод осуществляет утилизацию устаревших атомных подводных лодок. Объем утилизационных работ в 2005 г. составил 43,3%.

Наряду с основной специализацией предприятие осуществляет строительство и ремонт среднетоннажных рыболовных и транспортных судов. В связи с принятым решением развивать гражданское судостроение предприятие уже к 2005 г. построило для нужд портов пять судов – сборщиков нефтесодержащих льяльных и сточных вод. Вместе с тем, если объем судостроения в 2004 г. составлял 6,2% от общего объема производства, то в 2005 г. он составил лишь 1,6%.

Предприятие освоило новую уникальную продукцию – реверс-редукторную передачу для строящегося на «Северной верфи» корвета для ВМФ России. Новая передача большой передаваемой мощности имеет массу около 27 тонн и диаметр наибольшего колеса около 1 600 мм. Завод обладает большим производственно-техническим потенциалом для выпуска высокотехнологичной продукции: верхних строений буровых платформ, морских плавучих и стационарных сооружений. Структура выпуска продукции и производственная финансово-экономическая деятельность предприятия представлены в таблицах 4, 5.

Таблица 4

Структура выпуска продукции ФГУП «ДВЗ «Звезда» за период 2001–2005 гг.

Судостроение	Транспортные суда (ПТР, СТМ), промысловые суда (МРС, РС), сборщики льяльных вод (СЛВ)
Судоремонт	Ремонт АПЛ, НК ВМФ, морских буксиров, рыболовных судов (МРС, СТР, РТМ)
Гражданская продукция	Заказы «Сахалин-2» и другие

Таблица 5

Производственная финансово-экономическая деятельность ФГУП «ДВЗ «Звезда» за период 2001–2005 гг.

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Объем производства (тыс. руб.)	956 700	807 800	697 200	1 235 900	953 106
Судоремонт (% от общего объема производства)	28,7%	25,1%	38,5%	30,6%	29,7%
Утилизация АПЛ (% от общего объема производства)	65,4%	66,7%	49,6%	56,5%	43,3%
Судостроение (% от общего объема производства)	1,5%	2,5%	2,6%	6,2%	1,6%
Гражданская продукция (% от общего объема производства)	3,7%	4,9%	8,5%	6,4%	25,1%
Товары народного потребления (% от общего объема производства)	0,7%	0,8%	0,8%	0,3%	0,3%
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	129 068	223 380	218 528	214 587	243 187
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	298 716	265 137	389 497	197 860	346 218
Налоговые платежи в бюджеты (тыс. руб.)	184 129	174 748	145 439	234 565	220 580
Прибыль (убыток) (тыс. руб.)	39 421	-39 047	28 521	57 658	31 269
Стоимость норма/часа (руб.)	16,38	20,06	24,28	28,82	37,0
Численность работающих (чел.)	4.590	4.617	4.342	4.061	3.912

В 2005 г. объем производства практически остался на уровне 2001 г. Однако в настоящее время общую финансовую обстановку на заводе нельзя признать удовлетворительной. Министерство обороны не выполняет своих обязательств и своевременно не рассчитывается с предприятием за выполненные заказы. Наличие такой ситуации не позволяет предприятию работать ритмично. Если в 2001 г. дебиторская задолженность предприятия составляла 129 068 тыс. руб., то в 2005 г. эта задолженность выросла в 1,88 раза и составила 243 187 тыс. руб., при этом кредиторская задолженность также увеличилась в 1,1 раза. При этом предприятие с 2003 г. вышло на положительный баланс прибыли и последующие годы, включая 2005 г., продолжает работать с прибылью.

ОАО «Владивостокский судоремонтный завод» (ОАО «ВСПЗ») расположено в бухте Золотой Рог, в центре Владивостока. ВСПЗ – одно из старейших судоремонтных предприятий на Дальнем Востоке, обладающее высококвалифицированными специалистами, имеющее большие возможности и опыт ремонта судов.

Заводские причалы позволяют ремонтировать суда с осадкой до 8 м. Они оборудованы средствами для выгрузки, установки и транспортировки механизмов и судового оборудования в заводские цеха, системами подачи электроэнергии, пара для обогрева и сжатого воздуха. Завод располагает двумя плавучими доками грузоподъемностью (г/п) 5 400 т и 8 160 т соответствен-

но. Это позволяет выполнять полный комплекс доковых работ на судах длиной до 140 м, шириной до 18 м, дедвейтом до 8500 т, а также судоподъемными сооружениями, имеющими следующие технические характеристики: док 31-KL длиной 139,5 м, шириной 24 м и док 85-ЖБ длиной 132 м и шириной 22 м. На территории предприятия расположены четыре производственных цеха (доковый, механический, корпусный, трубопроводный) и семь производственных участков.

Предприятие производит ремонт и докование буксиров, сухогрузных и рефрижераторных судов. Вместе с тем завод изготавливает комплектующие: судовые механизмы, изделия, детали судовых устройств, средства механизации судоремонтных работ, сменные и запасные части для судовых дизелей и вспомогательных механизмов. Завод имеет крепкие связи с заказчиками и осуществляет различные типы работ. Качество работы постоянно контролируется отделом технического контроля и центральной заводской лабораторией. Группа инспекторов Регистра контролирует процесс ремонта судов. Судовладельцы удовлетворены разумными ценами на судоремонтные работы. Владивостокский судоремонтный завод имеет хорошую репутацию благодаря высокому качеству работ и срокам их исполнения. Однако в новых рыночных условиях предприятие не выдержало конкуренции.

В 2006 г. завод снизил объем производства по сравнению с 2005 г. в 7,5 раза, до 11,3 млн руб., а в первом квартале 2007 г. этот показатель и вовсе составил 15 тыс. руб. При этом по итогам 2006 г. предприятие получило чистую прибыль в размере 8,80 млн руб. против 8,38 млн руб. чистого убытка 2005 г.

В настоящее время ОАО «ВСПЗ» готовится сменить основную деятельность на сдачу принадлежащей ему недвижимости в аренду. Годовое собрание акционеров рассматривает вопрос о добровольной ликвидации общества. Прекращение деятельности завода не должно сказаться на рынке, поскольку ВСПЗ давно уже не имел сколько-нибудь значительных объемов работ. Профильное имущество ликвидируемого предприятия предположительно перейдет к ООО «Владивостокский СПЗ», которое было учреждено в 2005 г.

ОАО «Восточная верфь» основано в 1952 г. во Владивостоке. Это головное судостроительное предприятие является единственным в Приморском крае специализированным судостроительным заводом. Предприятие укомплектовано высокоточным технологическим оборудованием с четырьмя блоками цехов по технологиям судостроения, позволяющим осуществлять строительство и ремонт кораблей ВМФ. В настоящее время на верфи в составе мобилизационных мощностей предприятия находятся более 300 единиц оборудования, здания, сооружения, комплектующие изделия, материалы. Предприятие располагает корпусными стапельными участками, открытыми стапельными местами, слипами поперечного спуска № 1 – г/п 300 т и №

2 – г/п 800 т, а также передаточным доком г/п 2 500 т. Глубоководная достроечная набережная длиной 180 м и глубиной 11–16 м оборудована кранами г/п 32 т.

Основной профиль работ предприятия – производство кораблей различных модификаций для Пограничного управления ФСБ России. За 56 лет своей производственной деятельности предприятием построена серия торпедных, ракетных и артиллерийских катеров, а также серия тральщиков для нужд ВМФ России и других стран (Шри-Ланка, Алжир, Сирия, Египет, Вьетнам, Иран и др.). В последние годы предприятие выполняет заказы Пограничного управления ФСБ России по строительству сторожевых кораблей, их ремонту и модернизации. В рамках конверсии военного производства завод ведет строительство рыболовных траулеров водоизмещением до 1000 т, туристических, спасательных, лоцманских катеров и ботов, а также осуществляет ремонт рыбопромысловых судов различных типов.

Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия представлена в таблице 6.

Таблица 6

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ОАО «Восточная верфь» за период 2001–2005 гг.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Объем производства (тыс. руб.)	80 200	187 636	321 845	423 003	420 602
Судоремонт (% от общего объема производства)	28,70%	19,40%	7,60%	22,60%	27,26%
Судостроение (% от общего объема производства)	42,30%	66,60%	87,70%	74,20%	68,74%
Гражданская продукция (% от общего объема производства)	29,00%	14,00%	4,70%	3,20%	3,50%
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	29 091	53 852	84 104	69 751	91 199
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	32 428	48 247	21 072	20 311	35 756
Налоговые платежи в бюджеты (тыс. руб.)	11 446	18 537	46 973	42 844	52 549
Прибыль (убыток) (тыс. руб.)	– 4 767	– 10 666	303,0	1 967	143,0
Численность работающих (чел.)	424	497	560	681	766

Объем производства в 2005 г. увеличился по сравнению с 2001 г. в 5,2 раза и составил 420 602 тыс. руб. Дебиторская задолженность в 2005 г. по сравнению с 2001 г. увеличилась в 3,1 раза и составила 91 199 тыс. руб. Ввиду задолженности Пограничного управления ФСБ России за ранее выполненные работы по гособоронзаказу верфь испытывает значительные финансовые трудности для пополнения оборотных средств, которые могли бы быть направлены на реализацию конверсионных программ. В то же время предприятие на протяжении последних трех лет начало работать с незначительными положительными результатами и выплачивает в растущем объеме налоговые платежи в бюджеты всех уровней. Численность работающих по сравнению с 2001 г. увеличилась в 1,8 раза (что весьма примечательно в нынешней ситуации) и составила в 2005 г. 766 человек.

ЗАО «Первомайский судоремонтный завод» расположено во Владивостоке. Датой основания завода считается 31 марта 1956 г., когда в Министерстве рыбного хозяйства СССР

было подписано постановление о его создании. Но работать завод начал уже в 1932 г., в качестве судоремонтных мастерских. Постепенно производство расширялось, появились новые сферы деятельности, и уже в 1939 г. коллектив вырос до 300 человек, которые занимались ремонтом судов «Рефрижератор» № 1 и № 2. К моменту реконструкции в 1956 г., когда мастерские обрели статус завода, они выросли, появилась новая техника, были созданы литейная мастерская и участок по ремонту сложной топливной аппаратуры. 60-е годы прошлого века стали периодом бурного развития предприятия: перебазировавшись на 42-й причал, завод приступил к активному строительству цехов и корпусов. Появились новые катера и плавучий кран, была построена причальная стенка со всеми необходимыми коммуникациями. Завод начал производить ремонт в основном производственного, транспортного и рефрижераторного флота.

В настоящее время Первомайский судоремонтный завод представляет собой мощное производственное объединение. Предприятие располагает двумя плавучими железобетонными доками грузоподъемностью 6500 т и 8500 т. На территории расположены более 20 современных отлично оснащенных производственных участков: монтажно-сборочный цех, механоремонтный (с большим станочным парком), корпусообрабатывающий, литейное производство стали, чугуна, цветных металлов.

Основная специализация завода – ремонт судов следующих типов: большой автономный траулер морозильный (БАТМ), большой морозильный рефрижераторный траулер (БМРТ), рыболовный траулер морозильный (РТМ), средний рыболовный траулер морозильный (СРТМ), средний траулер рыболовный (СТР), рыболовный сейнер (РС) и ряд других. Численность персонала – 1014 человек.

Сложный период реформ конца 1980-х гг. заставил руководство завода задуматься о необходимости не просто роста и развития, но и реорганизации в соответствии с новыми реалиями. В 1992 г. завод был преобразован в ТОО и выкупил причалы у государства. В 1996 г. предприятие стало структурным подразделением ОАО «Дальрыба», а в 1998 г. было принято решение о создании самостоятельного предприятия ЗАО «Первомайский судоремонтный завод», учредителями которого стали «ОАО «Дальрыба» и ООО «Парк Групп». Они обеспечили основные заказы на судоремонт, принесли инвестиции и опыт торговой деятельности. Завод совершенствовался: осваивались новые современные технологии, модернизировалась система управления, закупалась новая техника. Постепенно производилась модернизация цехов и берегового оборудования. Качество исполнения заказов определилось принятой на заводе в 2001 г. системой ИСО 9000, позволяющей оптимизировать временные и материальные затраты при достижении необходимого результата. Работы проводились в соответствии с международными стандартами. Предприятие сертифицировано в Российском морском регистре судоходства и в Госстандарте Ростехрегулирование России. Пройдя сертификацию в «Оборонсертифике», завод

получил возможность принимать заказы на обслуживание военных судов. Кроме того, в течение более семи лет предприятие осуществляет плановые ремонты парусных судов «Паллада» и «Надежда». Внедрение стандарта качества ИСО 9002 позволило заводу работать на международном рынке.

Основные клиенты завода – это крупные рыбодобывающие и транспортные компании. Система оказания услуг на Первомайском заводе построена таким образом, что судовладелец без лишних временных и материальных затрат решает все проблемы, связанные с поддержанием его флота в высокой степени технической готовности. Так, например, находящийся на территории завода холодильник принимает на хранение рыбопродукцию, а при необходимости готов отправить этот груз автомобильным или железнодорожным транспортом в любой промышленный центр региона.

По итогам работы 2002 г. Первомайским заводом было произведено валовой продукции на 101,2%, рост по сравнению с 2001 г. составил 9,5%. За 2002 г. отремонтировано 77 судов (против 70 судов в 2001 г.). При этом половину объемов работ составили заказы постоянных клиентов предприятия, которые регулярно ремонтировали здесь свои суда в течение последних лет. Это такие организации, как ОАО «Дальрыба», ЗАО «Дальрыбпром», Владивостокский морской рыбный порт, ТОРУ ФПС, Дальрыбвтуз. В 2002 г. на завод пришли 22 новых заказчика, среди которых ЗАО «Амурское пароходство», СК «Павино» и ЗАО «Ролиз».

Однако с августа 2005 г. в результате репрофилирования ЗАО «Первомайский судоремонтный завод» ликвидирован, на его площадях создается Владивостокский морской порт «Первомайский».

ОАО «Холдинговая компания «Дальзавод» основано в 1887 г. во Владивостоке как ремонтная база Тихоокеанской эскадры. За время своего развития завод стал крупнейшим судоремонтным предприятием не только на Дальнем Востоке, но и в России. Предприятие располагает большим спектром производств со сложнейшим оборудованием, высококвалифицированным персоналом рабочих и инженеров, соответствующими заводскими лабораториями. Судоподъемные сооружения позволяют производить докование судов водоизмещением до 26 000 т с выполнением полного комплекса ремонтных работ. На предприятии имеется два сухих дока длиной 195 м и 170 м, плавучий док 139 м, стапель на 2 построечных места, поперечный спуск с максимальной спусковым весом 1600 т, а также плавучие краны грузоподъемностью 150 т и 100 т.

Основная специализация предприятия – ремонт кораблей первого ранга надводного флота ВМФ. Наряду с этим предприятие осуществляет ремонт судов рыболовного флота и транспортных судов. На протяжении многих лет ХК «Дальзавод» являлся основным исполнителем ре-

монта, модернизации и переоборудования дизельных подводных лодок ВМФ. Предприятие имеет сертификат соответствия системы качества ИСО 9002.

В 2001 году объем производства предприятия составил 61 150 тыс. руб., было отремонтировано 15 судов и доковано 12 судов. Еще в 2001 г., ввиду крайне сложного экономического и финансового положения, руководству ВМФ, Минпромнауки России, Российскому агентству по судостроению были направлены анализ и предложения «О некоторых причинах создавшегося крайне сложного экономического и финансового положения ОАО ХК «Дальзавод» и мерах по выводу предприятия из кризиса». В основе предложений были обозначены основные направления, изложенные в федеральной программе «Реформирование и развитие оборонно-промышленного комплекса 2002–2006 годы». Сохранение производственного имущественного комплекса, ориентированного на военный судоремонт, позволило возобновить производство по выполнению гособоронзаказа. По заключению военного представительства Минобороны, «Дальзавод» готов к выполнению оборонзаказа по ремонту кораблей первого, второго рангов и дизельных подводных лодок.

В настоящий момент у причалов завода ремонтируются 25 судов. Руководство ВМФ подтвердило загрузку предприятия в 2003–2010 гг. по линии государственного оборонного заказа, несмотря на весьма высокую и растущую стоимость норма/часа.

Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия представлена в таблице 7.

Таблица 7

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ОАО «Холдинговая компания «Дальзавод»
за период 2001 г. – первая половина 2005 г.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	1.07. 05
Объем производства (тыс. руб.)	6 150	170 561	442 029	412 648	203 011
Судоремонт (количество судов)	15	29	56	64	20
Докование судов (ед.)	12	26	42	37	19
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	127 796	104 774	154 555	148 421	118 497
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	941 102	692 184	775 190	909 436	930 734
Налоговые платежи в бюджеты (тыс. руб.)	6 821	17 629	27 047	12 133	14 476
Прибыль (убыток) (тыс. руб.)	–193 512	–113 355	–20 943	–116 363	–189
Стоимость норма/часа (руб.)	93	133	167	183	175
Численность работающих (чел.)	2 838	2 203	2 208	2 103	1 908

Несмотря на стабилизацию с производственными заказами, в настоящее время ОАО ХК «Дальзавод» находится в стадии внешнего управления. Основной причиной банкротства явились грубые просчеты в управлении предприятием со стороны бывшего руководства завода, а также резкое снятие объемов государственного заказа, что привело к резкому ухудшению финансово-экономического положения предприятия, которое сейчас выправляется.

Объем производства к 2005 г. увеличился по сравнению с 2001 г. в 6,7 раза и составил 412 648 тыс. руб. Дебиторская задолженность в первой половине 2005 г. по сравнению с 2001 г. несколько уменьшилась и составила 118 497 тыс. руб. Кредиторская задолженность по сравнению с 2001 г. также уменьшилась и составила 930 734 тыс. руб. Стоимость норма/часа по сравнению с 2001 г. выросла почти в 2 раза и составила 175 руб. Тем самым рост объема производства в большой мере объясняется ростом стоимости норма/часа. Предприятие в течение четырех с половиной лет работало с убытком. Однако если в 2004 г. убыток по предприятию составлял 116 363 тыс. руб., то за 6 месяцев 2005 г. убыток значительно сократился и составил 189 тыс. руб. Численность работающих по сравнению с 2001 г. сократилась в 1,5 раза и составляла на середину 2005 г. 1908 человек.

ОАО «Приморский завод» основано в 1957 г. в г. Находка. «Приморский завод» и его дочерние предприятия расположены на удобной и насыщенной элементами инфраструктуры промышленной площадке в 64 га, находящейся в центре города на берегу бухты Находка. Предприятие имеет причальную линию протяженностью более 2,5 км. Глубина у причальной стенки от 6,5 до 12 м. В распоряжении предприятия находятся следующие производственные мощности: 3 плавучих дока грузоподъемностью от 6000 до 27 000 т; 8 порталных кранов грузоподъемностью от 5 до 35 т, полный комплекс оборудования фирмы KIESS для шлакоструйной очистки корпусов судов, позволяющего получать чистоту класса SA-2. Наличие многопрофильного и уникального технологического оборудования позволяет обеспечивать полный цикл производства машиностроительной продукции, начиная с разработки конструкторской документации и заканчивая изготовлением серии изделий.

Завод – одно из крупнейших предприятий г. Находки, преемник традиций известного в России Приморского судоремонтного завода (ПСРЗ). За 51 год своего становления завод превратился в одну из крупнейших судоремонтных верфей страны.

Основным видом деятельности предприятия был и остается судоремонт. Если раньше здесь ремонтировали исключительно рыболовецкие суда – от плавбаз, БАТМ, БМРТ, РТМС до небольших сейнеров типа РС, то в последние годы к ним добавились суда других типов, в том числе сухогрузы, танкеры, буксиры и другие специализированные и вспомогательные суда. Только за 2001 г. завод произвел капитальных комплексных ремонтов 85 единицам судов и 55 судам был произведен ремонт отдельных механизмов и систем (таблица 8).

Свою новейшую историю предприятие создает под лозунгом «Традиции и новизна». Именно следование этому двуединству позволяет заводу в новых рыночных условиях оставаться крупнейшей судоремонтной верфью Дальнего Востока и осваивать новые нетрадиционные для себя виды бизнеса. Помимо судоремонта предприятие развивает и другие виды деятельности: портовые услуги, машиностроение, коммерцию в рамках специализированных дочерних

предприятий: ОАО «Судоремонтный комплекс – ПЗ», ЗАО «Порт Восточные ворота – ПЗ», ОАО «Машиностроительный комплекс – ПЗ», ОАО «Домостроительный комбинат – ПЗ», ОАО «Коммерческий комплекс – ПЗ».

Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия представлена в таблице 9.

Таблица 8

**Структура выпуска продукции ОАО «Приморский завод»
в период 2001–2005 гг. (ед.)**

Основные типы отремонтированных судов	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
РТМ	1	1		6	2
Плавбаза	1		1		
БМРТ	5	3	5	5	13
СТР	9	10	6	4	8
Теплоход-сухогруз	27	40	29	26	26
РТМС	5	6	5	6	5
Буксир-кантовщик	10	1	5	3	3
БАТМ	6	6	1		1
Танкер	5	3	18	7	9
СРТМ	2	2	7	3	
Плавзавод	3	2		1	2
СТМ	1	3	1	1	7
Дизель-электроход			2		
Прочий флот	10	11	18	10	6
Итого:	85	88	98	72	82

Таблица 9

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ОАО «Приморский завод» за период 2001–2005 гг.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Объем производства (тыс. руб.)	109 420	124 109	130 788	119 702	134 554
Судоремонт (% от общего объема производства)	92%	92,7%	98,1%	91,3%	92%
Прочие услуги (% от общего объема производства)	8,0%	7,3%	1,9%	8,7%	8,0%
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	12 455	18 289	19 640	27 715	39 718
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	92 466	103 782	110 805	116 450	106 059
Налоговые платежи в бюджеты (тыс. руб.)	20 487	21 334	18 534,4	21 737,1	29 981,2
Прибыль (убыток) (тыс. руб.)	394,0	-1 691,0	701,0	220,0	179,0
Стоимость норма/часа (руб.)	60,6	73,1	74,3	73,2	78,8
Численность работающих (чел.)	573	532	471	405	457

Объем производства в 2005 г. по сравнению с 2001 г. увеличился в 1,2 раза и составил 134 554 тыс. руб. Дебиторская задолженность постоянно из года в год увеличивается и в 2005 г. составила 39 718 тыс. руб., т.е. по сравнению с 2001 г. увеличилась в 3,2 раза. Кредиторская задолженность по сравнению с 2001 г. также увеличилась в 1,2 раза и составила 106 059 тыс. руб. Стоимость норма/часа по сравнению с 2001 г. выросла в 1,2 раза и составила 78,8 руб. Тем са-

мым рост объема производства в большой мере объясняется ростом стоимости норма/часа. Предприятие в течение трех лет 2003–2005 гг. постоянно работало с прибылью. Численность работающих в 2005 г. по сравнению с 2001 г. сократилась в 1,3 раза и составляла 457 человек.

ОАО «Славянский судоремонтный завод» основано в апреле 1970 г. в бухте Славянка залива Петра Великого, в 35 милях от Владивостока. Предприятие располагает причальными стенками общей длиной более 1000 м, оснащенными порталными кранами. Начиная с 1970 г., когда в Славянке впервые приступили к ремонту судов Дальневосточного морского пароходства, предприятие планомерно наращивало тоннаж плавучих доков (три дока грузоподъемностью 36 000 т длиной 260 м, 30 000 т – 201 м и 8500 т – 139 м) с неограниченными возможностями ремонта подводной части судов. Предприятие восстанавливало традиции качества, хранителем которых остается коллектив завода, а это 1800 работников с более чем 20-летним профессиональным стажем. Завод имеет подъемный плавучий кран («Черноморец 34» грузоподъемностью 100 т), а также буксиры мощностью до 1850 кВт. Блоки цехов, расположенные на территории завода, оснащены необходимым подъемно-транспортным, металлообрабатывающим оборудованием.

За годы перестройки и перехода на новую систему экономических отношений завод сумел сохранить свои основные производственные мощности и квалифицированных работников. На протяжении многих лет предприятие является главной судоремонтной базой Дальневосточного пароходства. Завод ремонтирует все типы судов любого возраста: от линейных ледоколов до буксиров и судов на подводных крыльях. С привлечением контрагентов предприятие способно выполнить ремонт судов любой сложности.

Начиная с 1973 г., оно наряду с ремонтом судов строит малотоннажный флот, прежде всего самоходные баржи различной грузоподъемности, которые ранее требовались Министерству морского флота в больших количествах для северного завоза. Почти 40% общего объема производства за всю историю завода пришлось на судостроение. Это направление предприятие намерено развивать и в будущем. В настоящее время заводом формируется портфель заказов на строительство судов вспомогательного флота, плавучих причалов, самоходных барж. Продолжая строительство традиционных типов плавсредств, предприятие произвело дооснащение судостроительных мощностей современным технологическим оборудованием, что позволяет строить суда не только малого, но и среднего тоннажа.

Славянский судоремонтный завод, который в апреле 2005 г. отметил 35-летие, по сравнению с другими родственными предприятиями Приморья имеет самые высокие показатели за 2004 г. – отремонтировано 91 судно, произведено работ на 470 млн руб. По итогам 2004 г. предприятие сохранило лидерство среди судоремонтных заводов по объему производства. По сравнению с 2003 г. размер чистой прибыли увеличился на 37%, рост чистых активов составил

16%, проведена эмиссия акций в размере 15,7 млн руб. Предприятие утвердилось на рынке как стабильно работающая компания. Положительные итоги 2004 г. связаны с тем, что заводу удалось заложить основу для выстраивания долговременных партнерских отношений с частью заказчиков, прежде всего отечественных.

На заводе осуществляется программа развития, предполагающая, в том числе, замену устаревшего оборудования на более современное. Основная часть средств вкладывается, прежде всего, в модернизацию оборудования на тех участках технологического процесса, где имеется отставание от зарубежных конкурентов, в частности китайских. В первую очередь это корпусные работы и подготовка к окраске, окраска судов. Высокую степень механизации работ по очистке корпусов судов, имеющих большие вертикальные поверхности, обеспечивает роботизированная установка германской фирмы HAMMELMANN, которую завод с успехом применяет со второй половины 2004 г.. На очереди закупка другого оборудования, обеспечивающего высокую производительность и качество работ. Это позволило коллективу еще более увеличить объемы производства в 2005 г..

Политика, направленная на модернизацию производства, осуществляется с ведома всех акционеров Славянского СРЗ, и прежде всего, основного из них – ОАО «Дальневосточное морское пароходство». В 2005 г. ОАО «Дальневосточное морское пароходство» увеличило пакет в ОАО «Славянский судоремонтный завод» с 70,25% до 76,20%. Ежегодно акционеры ДВМП делают прямые инвестиции в завод в ходе эмиссии акций, а также предоставляют дешевые кредитные ресурсы, значительная часть которых идет на закупку нового оборудования. Как следствие, растет стоимость основного капитала предприятия – по этому показателю «Славянский СРЗ» входит в первую сотню предприятий Дальневосточного региона. По результатам 2004 г. произошло увеличение стоимости основных средств, в том числе и за счет собственной прибыли предприятия. Такое увеличение произошло впервые за последние годы, и это положительный фактор, подтверждающий, что предприятие действительно развивается.

В настоящее время услугами завода пользуется более трех десятков судоходных и рыбопромысловых компаний региона, в том числе иностранных. Главная задача, на выполнение которой нацелены все службы предприятия, состоит в том, чтобы как можно полнее задействовать его мощный потенциал с предоставлением заказчикам оптимальных условий по срокам, качеству и стоимости ремонта судов. С 1996 г. в составе судоремонтного завода действует порт Славянка, обслуживающий отечественные и иностранные суда. Для так называемых подфлажных судов ремонт на Славянском СРЗ удобен наличием в его составе международного портопункта, что позволяет одновременно доставить груз и затем загрузиться после завершения ремонтных работ.

Анализируя деятельность завода, можно понять его стремление выйти на международный рынок судоремонта, однако резонно полагать, что проще вернуть в «родные доки» отечественных судовладельцев, основная часть которых по-прежнему предпочитают ремонтироваться в Корее и Китае. Согласно оценкам, в настоящее время качество судоремонтных работ, выполняемых заводом, по целому ряду позиций несравненно лучше, чем в Китае, при равной практической стоимости.

В 2004 г. завод приложил немало усилий на выстраивание отношений с судовладельцами таким образом, чтобы заказы с их стороны не были разовыми. Это выгодно обеим сторонам: завод планирует, более равномерно распределяя портфель заказов по году, а судовладельцы имеют возможность получить скидку в стоимости работ при заключении контракта на длительный срок. С частью судовладельцев заводу удалось выстроить отношения на долгосрочной основе, это позволило ему работать стабильно. Многообразие возможностей выгодно оттеняется гибкой ценовой политикой, что позволяет экономить средства на ремонте не только российскому заказчику, но и иностранным судовладельцам.

В настоящее время на заводе одновременно ремонтируются 15–16 судов большого водоизмещения. Основные типы и количество отремонтированных судов за период 2001–2005 гг. представлены в таблице 10. В бухте Славянка проходят докование все железнодорожные паромы Сахалинского морского пароходства, используемые на переправе Ванино–Холмск. Интерес к Славянскому судоремонтному заводу проявляют также судоходные компании Республики Корея.

Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия за период 2001–2005 гг. представлена в таблице 11.

Таблица 10

**Основные типы отремонтированных судов
ОАО «Славянский судоремонтный завод»
за период 2001–2005 гг. (ед.)**

Объекты ремонта	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Рыболовные суда	31	20	19	26	20
Транспортные суда	40	35	72	57	57
Ледоколы	4	3	4	2	4
Вспомогательные суда	8	10	10	6	7
и/т	83	68	105	91	88

Таблица 11

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ОАО «Славянский судоремонтный завод»
за период 2001–2005 гг.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Объем производства (тыс. руб.)	222 610	358 038	477 482	472 147	443 625

Судоремонт (% от общего объема производства)	74,9%	75,1%	60,8%	57,2%	61,9%
Портовые услуги (% от общего объема производства)	9,1%	13,6%	3,8%	4,6%	4,9%
Перегруз коммерческих грузов (% от общего объема производства)	1,5%	1,9%	11,3%	15,8%	19,5%
Услуги отопления (% от общего объема производства)	12,6%	7,0%	21,0%	16,8%	5,6%
Прочие услуги (% от общего объема производства)	1,9%	2,4%	3,05	5,5%	8,1%
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	67 724	69 530	73 204	100 546	98 489
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	103 882	109 742	74 795	69 293	84 533
Налоговые платежи в бюджеты (тыс. руб.)	64 122	62 336	85 405	70 857	92 676
Прибыль (убыток) (тыс. руб.)	7 92	31 192	4 915	6 759	-25.045
Стоимость норма/часа (руб.)	138	142	163	170	179
Численность работающих (чел.)	1 579	1 640	1 605	1 181	1 581

Если в 2001 г. объем производства составлял 222 610 тыс. руб., то в течение последующих четырех лет объемы производства постоянно увеличивались. В 2005 г. объем производства по сравнению с 2001 г. увеличился в 2,0 раза. Структура выпуска товарной продукции в 2005 г. представлена следующим образом: судоремонт – 61,9% и прочие работы – 38,1%. При этом дебиторская задолженность по сравнению с 2001 г. увеличилась в 1,5 раза, а кредиторская – уменьшилась в 1,2 раза. Показатели дебиторской задолженности говорят о несвоевременности расчетов с предприятием за выполненные работы. Это не позволяет верфи работать ритмично. В течение четырех лет предприятие работало с прибылью. Однако по итогам 2005 г. балансовый убыток по предприятию составил 25 045 тыс. руб. Главным образом это вызвано ростом самоинвестиций, накоплением дебиторской задолженности и стремлением погасить растущую кредиторскую задолженность. Численность работающих в 2005 г. по сравнению с 2001 г. практически не изменилась.

ОАО «Петропавловская судоверфь» расположено в г. Петропавловск-Камчатский. Причалы судоверфи длиной 1200 м оснащены четырьмя портальными кранами г/п 30 т и двумя г/п 20 т. Глубины у причалов, 5–7 м, обеспечивают стоянку больших, средних и малотоннажных судов. Предприятие располагает плавучим доком г/п 8 500 т. На территории верфи расположены основные производственные цехи: корпусный, механомонтажный, трубопроводный, слесарно-монтажный, деревомонтажный, транспортный, и комплексно-доковый. Кроме того, на предприятии имеются специализированные участки: инструментальный, механозаготовительный, по ремонту электрооборудования, ремонту технологического оборудования, ремонту средств связи, ремонту средств автоматики, а также вспомогательные производства (литейное, кузнечное, по изготовлению резинотехнических изделий, по производству кислорода, ацетилена).

Основная специализация верфи – комплексный ремонт судов рыбопромыслового флота, таких, как БАТМ, БМРТ, СТР, МРС, ПСКР, РС и др. Структура выпуска продукции по типам судов в 2005 г. приведена в таблице 12.

Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия за период 2001–2005 гг. представлена в таблице 13.

Таблица 12

**Структура выпуска продукции по типам судов
ОАО «Петропавловская судостроительная верфь» в 2005 году, (%)**

БАТМ	БМРТ	МРТ	РС	СТР	КС Наука»	ПСКР	Прочие
23,6%	3,7%	6,8%	4,5%	5,5%	3,4%	1,2%	16,1%

Таблица 13

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ОАО «Петропавловская судостроительная верфь»
за период 2001–2005 гг.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Объем производства (тыс. руб.)	126 327	117 155	66 384	84 349	95 002
Судоремонт (% от общего объема производства)	73,7%	71,9%	67,4%	64,7%	64,8%
Прочие работы (% от общего объема производства)	26,3%	28,1%	32,6%	35,3%	35,2%
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	45 024	43 714	48 826	47 812	59 267
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	35 121	42 623	40 865	55 145	94 651
Налоговые платежи в бюджеты (тыс. руб.)	3 683	9 499	10 879	26 902	36 195
Прибыль (убыток) (тыс. руб.)	-135 178	4 985	-26 547	-17 556	-6 960
Стоимость норма/часа (руб.)	154,9	144,7	139,0	146,0	165,6
Численность работающих (чел.)	504	476	440	405	388

Если в 2001 г. объем производства составлял 126 327 тыс. руб., то в течение последующих четырех лет объемы производства постоянно снижались. В 2005 г. объем производства по сравнению с 2001 г. снизился на 25%. Структура выпуска товарной продукции в первой половине 2005 г. представлена следующим образом: судоремонт – 64,8% и прочие работы – 35,2%. При этом дебиторская задолженность по сравнению с 2001 г. увеличилась в 1,3 раза и кредиторская – в 2,7 раза. Показатели дебиторской задолженности говорят о несвоевременности расчетов с предприятием за выполненные работы. Это не позволяет верфи работать ритмично и иметь положительные результаты. В тоже время по итогам 2005 г. балансовый убыток по предприятию по сравнению с 2001 г. значительно (на 94,9%) уменьшился и составил 6,96 млн руб. Численность работающих в 2005 г. снизилась по сравнению с 2001 г. в 1,3 раза и составила 388 человек.

ОАО «Находкинский судоремонтный завод» основано в 1951 г. в г. Находка. Он удобно расположен в хорошо защищенной, незамерзающей бухте. Общая протяженность причалов 1,5 км. Предприятие имеет два глубоководных пирса длиной 270 и 170 м. Два плавучих дока грузоподъемностью 25 000 т и 8 500 т, судоподъемный слип грузоподъемностью 2 500 т, разме-

щающий на своих стапельных местах 6 судов одновременно, а также 12 кранов грузоподъемностью от 10 до 30 т. По территории завода проходит железнодорожная ветка, связывающая его с Транссибирской железнодорожной магистралью. В настоящий момент завод – это хорошо оснащенное предприятие с высококвалифицированными рабочими, опытным техническим и управляющим персоналом. На территории завода расположено 12 производственных цехов с уникальным станочным и технологическим оборудованием. Завод имеет современное оборудование для очистки корпусов судов и нанесения краски самого высокого качества.

Предприятие способно выполнять комплексные ремонты судов любого объема и сложности при минимальных сроках стоянки судов. Уровень цен не превышает соответствующих расценок на судоремонт японских, китайских, южно-корейских и сингапурских верфей. ОАО «НСРЗ» – одно из немногих предприятий России, обладающее сертифицированными Госгортехнадзором и Российским морским регистром судоходства сварочными технологиями и материалами, а также аттестованным персоналом. В июле 2004 г. ОАО «НСРЗ» после успешного проведенного аудита получило от классификационного общества Det Norske Veritas сертификат, подтверждающий соответствие системы менеджмента качества требованиям международного стандарта ISO 9001:2000 применительно к «Технологии, организации производства, строительству и вводу в эксплуатацию конструкций, электрическому и механическому оснащению на рынке добычи нефти и газа на суше и в море». Это еще один шаг в стратегии освоения нового для завода направления рынка.

Основными заказчиками предприятия по судоремонту являются ОАО «Приморское морское пароходство», Краснознаменное Тихоокеанское региональное Пограничное управление ФСБ России, ОАО «Амурское речное пароходство», рыбодобывающие компании и порты Дальнего Востока. Наряду с отечественными заказами предприятие выполняет крупные ремонты иностранных судов голландских, камбоджийских и кипрских компаний.

Структура выпуска продукции в период с 2001 г. по 2005 г. представлена в таблице 14.

Таблица 14

**Структура выпуска продукции ОАО «Находкинский судоремонтный завод»
в период с 2001 г. по 2005 г.(%)**

Основные типы отремонтированных судов	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Буксиры	4,9	5,6	4,7	0,8	5,0
Теплоходы	25,2	18,9	21,7	24,5	22,5
Танкеры	2,1	1,3	4,2	4,5	11,1
ПСКР	36,8	–	32,6	20,9	30,7
СТР	16,5	12,4	10,0	9,8	2,3
Прочие	14,5	61,8	26,6	39,5	28,4

В сентябре 2005 г. завод подписал соглашение с корейской компанией ARK SHIPPING в области сотрудничества по судоремонту, поставке судового оборудования и товаров промышленного назначения.

В октябре 2005 г. предприятие начало подготовку к строительству серии морских буксиров проекта 10450 и в мае 2006 г. приступило к изготовлению головного образца.

Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия за период 2001–2005 гг. отражена в таблице 15.

Таблица 15

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ОАО «Находкинский судоремонтный завод»
за период 2001–2005 гг.**

Показатели	Годы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Объем производства (тыс. руб.)	385 000	308 569	285 111	406 687	451 114
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	124 629	77 687	69 003	93 653	120 580
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	123 196	80 723	16 018	35 846	46 781
Налогов платежи в бюджеты (тыс. руб.)	49 964	48 126	45 322	73 461	62 375
Прибыль (убыток) (тыс. руб.)	2 013	–6 183	1 249	3 362	1 352
Стоимость норма/часа (руб.)	185	190	200	210	220
Численность работающих (чел.)	1 932	1 679	1 423	1 546	1 647

Анализируя деятельность предприятия, можно сделать определенные выводы. Несмотря на сложное финансовое положение, ему удастся работать с положительным результатом. Если в 2001 г. объем производства составлял 385 000 тыс. руб., то в течение последующих двух лет этот показатель постоянно снижался. Так, в 2003 г. объем производства по сравнению с 2001 г. сократился в 1,35 раза. Однако в 2004 г. деятельность предприятия активизировалась, и намечился рост объемов производства. В 2005 г. объем производства по сравнению с 2001 г. увеличился в 1,2 раза, и по итогам года предприятие вышло с положительными показателями. При этом дебиторская задолженность в 2005 г. по сравнению с 2001 г. несколько уменьшилась, а по сравнению с 2003 г. выросла в 1,75 раза. Кредиторская задолженность при положительном финансовом результате сокращается и в 2005 г. по сравнению с 2001 г. снизилась в 2,63 раза. Стоимость норма/часа в 2005 г. увеличилась по сравнению с 2001 г. в 1,2 раза. Вместе с тем общая численность производственного персонала по сравнению с 2001 г. сократилась на 14,7% и составила 1647 чел.

ОАО «Амурский судостроительный завод» основан в 1932 г. в Хабаровском крае в г. Комсомольске-на-Амуре. Крупнейший судостроительный завод располагает всеми необходимыми производственными мощностями, современным оборудованием и технологиями, а также вспомогательными производствами, такими как чугунное литье и литье из конструкционной легированной стали. Численность работающих в настоящее время 7 250 человек.

Основная специализация завода – строительство и ремонт боевых кораблей и судов обеспечения, включая атомные и дизельные ПЛ, гражданских судов (рефрижераторы, рыболовные, транспортно-буксирные), плавучих причалов и морских сооружений различных типов водоизмещением 25 000 т.

Основные заказчики предприятия – ВМФ России, российские и зарубежные нефтегазовые и транспортные компании, а также региональные гражданские заказчики.

На заводе широко развито судовое машиностроение, в том числе изготовление судовых дейдвудных устройств и гребных винтов. Основными потребителями продукции предприятия являются Дальневосточное морское пароходство, «Дальэнерго», «Сахалинморнефтегаз», Комсомольский нефтеперерабатывающий завод, Амурское пароходство, Хабаровскагропромснаб, Сахрыбакколхозсоюз.

С началом экономической реформы в 1992 г. и переходом к рыночным отношениям предприятие оказалось в сложном финансовом положении. В 2001 г. структура выпуска предприятием продукции в процентном отношении выглядела следующим образом: объем судостроения составлял 32,6% (сдано 36 единиц малых рыболовных добывающих судов), судоремонт – 1,3%, сахалинские проекты – 2,5% и прочие работы – 66,1%. В 2002 г. заводом построены и сданы заказчикам лесовоз-пакетовоз проекта 17340, два малых рыболовных добывающих судна, 54 резервуара-хранилища для проекта «Сахалин-1». В 2003 г. предприятие построило два рыболовных судна пр. ПБС-10, энергетический модуль платформы «Моликпак» по проекту «Сахалин-2», металлоконструкции для моста в б. Чайво по проекту «Сахалин-1». В 2004 г. заводом передано заказчикам одно рыболовное судно ПБС-10, выполнен контракт ОАО «АСЗ» по проекту «Сахалин-1» для установки «Орлан». Структура выпуска продукции предприятием в период с 2001 г. по 2005 г. представлена в таблице 16. Кроме того, завод по заказу Вьетнама осуществляет строительство транспортно-буксирного судна УТ-722, буксира-кантовщика по заказу ОАО НК «Роснефть». По заказу Германии начато строительство танкера-химовоза. Заключен контракт с индийской компанией ONGC на строительство судна сейсморазведки DS-6S. Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия за период 2001–2005 гг. приведена в таблице 17.

Таблица 16

**Структура выпуска продукции
ОАО «Амурский судостроительный завод»
в период с 2001 г. по 2005 г. (ед.)**

Продукция	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Судостроение:					
Малые рыболовные суда	36	2			
Рыболовные суда ПБС-10			2	1	1
Лесовоз-пакетовоз		1			

Самоходная баржа-плашкоут «Славянка»					2
Вспомогательный катер					1
Мотобот ПБ-80					1
Судно-мишень пр. БИС-436					1
Сооружения для освоения шельфа:					
Резервуары-хранилища пр. «Сахалин-1»		54			
Энергетический модуль для платформы «Моликпак» проект «Сахалин-2»			компл.		
Модуль поддержания пластового давления для платформы «Моликпак»			компл.		
Металлоконструкции для моста (б. Чайво) пр. «Сахалин-1»			компл.		
Переоборудование и модернизация нефтегазовой платформы «Орлан» пр. «Сахалин-1»				1	

Таблица 17

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ОАО «Амурский судостроительный завод»
за период 2001–2005 гг.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Объем производства (тыс. руб.)	49 313,5	59 689,5	70 974,5	70 286,3	110 657,8
Судостроение (% от общего объема производства)	32,6%	18,0%	6,1%	14,5%	90,4%
Судоремонт (% от общего объема производства)	1,3%	6,4%	10,9%	10,4%	8,8%
Сахалинские проекты (% от общего объема производства)	2,5%	34,2%	52,7%	46,3%	–
Прочие работы (% от общего объема производства)	66,1%	75,6%	83,0%	75,1%	0,8%
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	3 646 953	4 093 332	787 267	4 033 465	7 889 259
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	4 712 850	4 808 592	4 049 045	10 328 991	19 668 121
Налоговые платежи в бюджеты (тыс. руб.)	159 000	286 000	141 000	388 000	630 000
Прибыль (убыток), (тыс. руб.)	– 389 600	– 104 700	– 550 600	– 326 800	– 425 700
Стоимость норма/часа (руб.)	20,81	24,66	28,01	38,97	52,37
Численность работающих (чел.)	5 965	6 393	6 137	4 775	5 680

В течение трех лет объемы производства росли и в 2005 г. составили 110 657,8 тыс. руб. при стоимости норма-часа 52,37 руб. Рост объема производства по сравнению с 2001 г. в 2,24 раза произошел в основном за счет увеличения стоимости норма-часа в 2,5 раза. Дебиторская задолженность в 2005 г. по сравнению с 2001 г. увеличилась в 2 раза, а кредиторская задолженность в 4,2 раза соответственно. Численность работающих по сравнению с 2001 г. сократилась на 285 человек. Предприятие в течение пяти лет работает с хронически растущими убытками.

ОАО «Николаевский-на-Амуре судостроительный завод» расположено в Хабаровском крае, в г. Николаевске-на-Амуре. Предприятие ведет свою историю, начиная с 1940 г. Завод имеет достаточно мощный производственный потенциал. На протяжении десятков лет предприятие обеспечивало морской и рыболовный флот современными транспортными и рыбопромысловыми судами, выпускало верхние строения стационарных морских буровых платформ для иностранных заказчиков, выполняло оборонные заказы. Судостроительный завод располагает всеми необходимыми производственными мощностями, оборудованием и технологиями.

Основная специализация завода – строительство сухогрузов, танкеров, лихтеров, сейнеров, рыболовных траулеров, различных типов барж. Наряду с судостроением завод осуществляет ремонт судов разного класса. Численность работающих в 2001 г. составляла 953 человек.

С началом экономической реформы в 1992 г. и переходом к рыночным отношениям предприятие оказалось в сложном финансовом положении. В 2001 г. предприятием сдан сейнер-траулер проекта 420, и в постройке находился морской танкер проекта 15010. В этом же году в ремонте находились: судно РС-300, самоходные баржи – 3 ед., буксирные катера – 8 ед., теплоходы – 2 ед., рефрижератор РФА 5368 – 1 ед. В период 2003–2004 гг. предприятием произведен ремонт: дебаркадеры – 3 ед., баржи – 4 ед., РС-300 – 2 ед., буксирный катер, лихтеры – 3 ед., теплоход «Заправщик». Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия за период с 2001 г. по первую половину 2005 г. отражена в таблице 18.

Таблица 18

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ОАО «Николаевский-на-Амуре судостроительный завод»
за период с 2001 г. по первую половину 2005 г.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	1.07.05
Объем производства (тыс. руб.)	71 398	112 959	157 831	100 186	10 536
Судостроение (% от общего объема производства)	43,4%	51,6%	68,1%	77,7%	73,7%
Судоремонт (% от общего объема производства)	16,7%	17,2%	9,9%	3,6%	2,0%
Машиностроение (% от общего объема производства)	29,9%	25,5%	19,3%	15,1%	20,0%
Прочие работы, (% от общего объема производства)	9,9%	5,7%	2,7%	3,5%	4,2%
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	-	-	-	-	-
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	-	-	-	-	-
Налоговые платежи в бюджеты (тыс. руб.)	-	-	-	-	-
Прибыль (убыток) (тыс. руб.)	-	-	-	-	-
Стоимость норма/часа (руб.)	19,36	23,36	26,75	39,6	45,75
Численность работающих (чел.)	953	964	970	667	524

В 2003 г. объем промышленного производства по сравнению с 2001 г. увеличился в 2,2 раза и составил 157 831 тыс. руб. В 2004 г. объем производства уменьшился до 100 186 тыс. руб. и в первом полугодии 2005 г. составил всего 10 536 тыс. рублей при стоимости норма/часа 45,75 рубля. В структуре предприятия судостроение заняло 73,7%, судоремонт – 2%, продукция машиностроения – 20% и прочая продукция – 4,28%. Численность работающих в 2005 г. по сравнению с 2001 г. сократилась в 1,8 раза (до 524 чел.).

ОАО «Северный» судоремонтный завод» расположено в Хабаровском крае, г. Советская Гавань. Судоремонтный завод располагает всеми необходимыми производственными мощностями, оборудованием и технологиями. Среднесписочная численность работающих в 2001 г. составляла 583 человек.

Основная специализация завода – комплексные ремонты различных типов транспортных и рыболовных судов. Наряду с судоремонтными работами завод осуществлял изготовление промышленного оборудования для рыболовных судов и оказывал различные услуги.

С началом экономической реформы предприятие находится в сложном финансовом положении. В 2002 г. завод отремонтировал всего одно судно – БМРТ «Мыс Крылова». Определением Арбитражного суда Хабаровского края от 08 января 2002 г. в отношении ОАО «Северный завод» введено наблюдение и назначен временный управляющий. В апреле 2002 г. из анализа финансово-хозяйственной деятельности предприятия временный управляющий сделал вывод о возможности применения к несостоятельному должнику ОАО «Северный завод» процедуры внешнего управления сроком на 12 месяцев для восстановления платежеспособности предприятия, и суд вынес соответствующее определение. Срок внешнего производства был продлен до 11 октября 2004 г. В сентябре 2004 г. предприятие признано банкротом, и открыто конкурсное производство. Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия за период 2001 г. по первую половину 2005 г. приведена в таблице 19.

Таблица 19

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ОАО «Северный» судоремонтный завод»
за период с 2001 г. по первую половину 2005 г.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	1.07.05
Объем производства (тыс. руб.)	22 862	24 729	16 637	13 880	4 393
Судоремонт (% от общего объема производства)	26,2%	20,0%	–	–	–
Услуги (% от общего объема производства)	73,8%	79,9%	100%	100%	100%
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	18 490	20 739	17 607	8 147	8 986
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	60 689	50 462	39 534	26 873	28 284
Налоговые платежи в бюджеты (тыс. руб.)	68 181	85 821	100 371	108 951	114 781
Стоимость норма/часа (руб.)	–	–	–	–	–
Численность работающих (чел.)	583	199	142	132	106

Начиная с 2003 г., объемы производства на предприятии начали снижаться и в первой половине 2005 г. составили всего 4393 тыс. руб. Из-за отсутствия заказов предприятие перестало выполнять судоремонтные работы. Численность работающих сократилась в 5,5 раз (до 106 чел.).

ФГУП «Хабаровский судостроительный завод» расположено в Хабаровске. На территории предприятия расположены хорошо оснащенные цехи: корпусозаготовительный, корпусосборочный, механический, деревообрабатывающий, трубообрабатывающий, монтажно-достроечный. Завод располагает продольным слипом, большим трансбордером. Достроечная набережная оборудована двумя порталными кранами грузоподъемностью 10 т и 20 т и имеет длину 182 м. Глубина у кордона находится в пределах от 3,5 до 11,05 м. Грузоподъемность

спусковых сооружений 1000 т. Длина трансбордера и косяка 80 м. Ширина выводных ворот в блоке корпусных цехов (БКЦ) 13,2 м, высота 16,95 м. Ширина выводных путей в эллинге 57 м, высота 27 м. Грузоподъемность кранов в БКЦ 15 т и 20 т, эллинг имеет 2 крана г/п 50 т. Размеры стапеля в закрытом эллинге: длина 84 м и ширина 21 м.

Предприятие специализируется на строительстве всех типов надводных судов водоизмещением до 1000 т, длиной 70 м и шириной 13 м (Свидетельство № 922-2-07 от 22.09.99 г.), в том числе научно-исследовательских судов НИС-5 (Свидетельство о сертификации № 99.004.174 от 23.11.99 г.). Вместе с тем завод выполняет весь комплекс судоремонтных работ всех типов судов. Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия за период 2001–2005 гг. отражена в таблице 20.

Таблица 20

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ФГУП «Хабаровский судостроительный завод»
за период 2001–2005 гг.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Объем производства (тыс. руб.)	194 186	127 363	73 894	570 344	1 156 975
Судостроение (% от общего объема производства)	88,2%	83,9%	47,3%	96,3%	97,8%
Судоремонт (% от общего объема производства)	4,4%	3,5%	6,1%	1,3%	1,3%
Прочая гражданская продукция (% от общего объема производства)	7,4%	12,6%	46,1%	2,4%	0,9%
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	64 763	91 345	182 558	451 196	562 200
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	465 466	555 254	581 222	1.687 953	1.534 000
Налоговые платежи в бюджеты (тыс. руб.)	47 516	47 653	43 220	51 583	38 053
Балансовая прибыль (убыток) (тыс. руб.)	- 22 449	- 31 919	- 45 523	- 49 955	-62 396
Стоимость норма/часа (руб.)	9,48	12,70	13,10	18,68	21,34
Численность работающих (чел.)	1 320	1 329	1 143	1 298	1 242

В 2005 г. объем производства по сравнению с 2001 г. увеличился в 6,0 раз и составил 1 156 975 тыс. руб. Судостроение в общем объеме производства составило 97,8%, судоремонт – 1,3%, и гражданская продукция – 0,9%. Дебиторская задолженность по сравнению с 2001 г. увеличилась в 8,7 раза и составила 562 200 тыс. руб., а кредиторская – в 3,3 раза (1 534 000 тыс. руб.). Стоимость норма/часа также увеличилась в 2,3 раза и составила 21,34 руб., но являлась весьма низкой в сравнении с крупными предприятиями региона. Это одна из причин убыточности. Балансовый убыток за 2005 г. составил 62 396 тыс. руб. Финансовые результаты в судостроении напрямую зависят от объема реализованной готовой продукции. Поскольку период постройки судна до его сдачи занимает довольно продолжительное время, то улучшение финансовых результатов можно ожидать только после сдачи готовых судов. Тяжелая экономическая ситуация на заводе складывалась на протяжении четырех с половиной лет. В 2005 г. сданы три заказа, в том числе один импортный. Однако это не позволило предприятию получить при-

быль от реализации готовой продукции и ликвидировать убытки, а также уменьшить кредиторскую задолженность. Численность работающих в 2005 г. по сравнению с 2001 г. уменьшилась на 70 человек и составила 1242 человек.

ООО «Советско-Гаванская судоремонтная компания» (правопреемник судоремонтного завода «Якорь») расположено в Хабаровском крае, г. Советская Гавань. Причалы судоремонтного предприятия позволяют принимать суда длиной до 250 м и осадкой до 7,2 м. Предприятие располагает двумя плавучими доками г/п 8500 т и глубиной погружения до 13 м каждый, судостроительной площадкой длиной 180 м и шириной 60 м, оборудованной двумя козловыми кранами г/п 30 т и 10 т, а также поперечным спусковым устройством с тремя спусковыми дорожками. На территории верфи расположены основные производственные цехи: корпусный, механический, трубопроводный, электромонтажный, отделочный. Кроме того, на предприятии имеются вспомогательные производства, такие как переработка и реализация лома, отходов черных, цветных металлов и сплавов, производство инструмента; чугунного (950 т в год) и цветного литья (140 т в год); кузнечное производство (390 т поковок в год), деревообработка, перевозка грузов, в т.ч. опасных, серийное и несерийное изготовление съемных грузозахватывающих приспособлений и тары, техническое обслуживание и ремонт газового оборудования в промышленных целях, эксплуатация паровых, водогрейных котлов, сосудов, работающих под давлением.

Основная специализация предприятия – комплексные ремонты рыбопромысловых судов (проектов 333, 1288, 394), пассажирских (типа т/х «Ольга Андровская»), сухогрузных (т/х «Пионер Москвы», «Беломорсклес», «Петрозаводск», «Василий Шукшин», «Виталий Дьяконов» и др.), ледоколов (типа «Василий Прончищев»), железнодорожных паромов (типа дизель/электроход «Сахалин»), их переоборудование и модернизация. Наряду с этим предприятие занимается судовым машиностроением, а также изготовлением сменно-запасных частей к судовым двигателям внутреннего сгорания. Численность работающих в 2001 г. составляла 980 человек. Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия за период 2003–2005 гг. представлена в таблице 21.

Таблица 21

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ООО «Советско-Гаванская судоремонтная компания»
за период 2003–2005 гг.**

Показатели	Г о д ы		
	2003	2004	2005
Объем производства (тыс. руб.)	30 066,6	19 326,1	129 818
Судоремонт (тыс. руб.)	100%	100%	100%
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	16 403	20 633	25 743
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	33 825	61 849	77 241
Налоговые платежи в бюджеты (тыс. руб.)	3 250	2 514	3 025
Прибыль (убыток) (тыс. руб.)	-3 997	-16 275	-13 209

Стоимость норма/часа (руб.)	110	107	166
Численность работающих (чел.)	651	514	458

Объем производства по сравнению с 2003 г. вырос в 2005 г. в 4,3 раза и составил 129 818 тыс. руб. При этом дебиторская задолженность по сравнению с 2003 г. увеличилась в 1,6 раза и составила 25 743 тыс. руб., а кредиторская увеличилась в 2,3 раза – 77 241 тыс. руб. Предприятие три года работало с отрицательным балансом. В 2005 г. убытки по предприятию составили 13 209 тыс. Численность работающих по сравнению с 2003 г. сократилась на 193 чел.

Таким образом, в целом анализ состояния и деятельности судостроительных и судоремонтных предприятий Дальневосточного региона за период 2001–2005 гг. позволил определить некоторые характерные черты, которые обобщено могут быть сведены к следующему.

Объем производства (по сумме учтенных предприятий, выпускающих не менее 80% регионального отраслевого продукции) динамично растет. В 2005 г. этот показатель достиг 4,0 млрд рублей, что в 1,76 превышает уровень 2001 г. При этом объем судостроения увеличился в 5,8 раза, а объем судоремонта – всего в 1,15 раза, хотя потенциал региональной потребности в судоремонте выше его судостроительных возможностей. Заказы крупных и средних судовладельцев по-прежнему в большей части уходят к верфям Южной Кореи, Китая и др. стран.

Производственные финансово-экономические показатели деятельности предприятий региона за период 2001–2005 гг. приведены в таблице 22.

Таблица 22

Производственные финансово-экономические показатели деятельности судостроительных и судоремонтных предприятий Дальневосточного региона в 2001–2005 гг.

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Объем производства (тыс. руб.)	2 279 166	2 398 609	2 770 242	3 928 458	4 018 391
Судостроение (% от общего объема производства)	12%	13%	16%	26%	38%
Судоремонт (% от общего объема производства)	77%	73%	68%	62%	50%
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	4 265 993	4 796 643	1 671 695	5 215 926	9 257 125
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	6 934 097	6 842 567	6 232 239	13 616 958	23 067 159
Общая прибыль (убыток) (тыс. руб.)	– 695.786	– 271.384	– 611.921	– 456.983	– 500.556
Численность работающих (чел.)	21.261	20.529	20.092	17.768	18.709

Технический уровень производства на предприятиях отрасли настоятельно требует развития, прежде всего, инновационного. За исключением отдельных заводов, например, Славянского СРЗ. Материально-техническая база предприятий модернизируется слабо, либо с течением времени постоянно растет ее физический и, что очень важно, моральный износ.

Большинство заводов хронически убыточны, как и данное функциональное направление в целом по региону. Причины такой ситуации видятся в высоком и не снижающемся уровне дебиторской задолженности (выше 9 млрд руб. в 2005 г. или 217% по отношению к 2001 г.), в не-

достатке у предприятий собственных средств на техническое развитие, перевооружение, модернизацию, что требует масштабных кредитований. Кредиторская задолженность по совокупности предприятий региона в 2005 г. увеличилась в 3,3 раза по сравнению с 2001 г. и превысила уровень 23,0 млрд руб.

Весьма характерен и не вполне объясним региональный уровень стоимости норма/часа, представляющийся низким с учетом местных климатических условий и отдаленности предприятий от большинства поставщиков. Например, у ФГУП ДВЗ «Звезда» эта цена единицы временных затрат составляет всего 37,0 рублей (2005 г.), у крупных специализированных предприятий (Амурского и Николаевского-на-Амуре) – соответственно 52,3 руб. и 45,7 руб., а в то же время у судоремзаводов № 10, № 35 и № 82 Северного бассейна, работающих в сравнимых с дальневосточниками условиях, но с меньшей отдаленностью от промышленных центров страны, стоимость норма/часа составляла соответственно 980 руб., 1298 руб. и 940 руб.

Стоимость произведенной продукции и услуг в расчете на одного занятого в регионально-отраслевом комплексе за период 2001–2005 гг. увеличилась в 2,0 раза и достигла 214,8 тыс. руб./чел.

Дальневосточный судостроительно-судоремонтный комплекс, очевидно, нуждается, в том числе в силу его территориальной обособленности и самостоятельности некоторых целей и задач, в интенсивном развитии отраслевого научно-проектного потенциала, прежде всего инновационного. Для стимулирования этого процесса целесообразно использование действенных форм финансово-организационной государственной поддержки, например, формирование технико-внедренческих ОЭЗ, технопарков и т.п. образований с использованием традиций и возможностей региональной науки и проектной практики.

2.2. Северный регион

В Северном регионе расположены 17 судостроительных и судоремонтных предприятий. Наиболее крупные из них:

ФГУП «Машиностроительное предприятие «Звездочка»;

ФГУП «Севмашпредприятие»;

ОАО «Судоремонтный завод «Красная кузница»;

ОАО «Лимендский судостроительно-судоремонтный завод»;

ОАО «Мурманская судоверфь-судоремонтно-доковое производство»;

ОАО «Мурманский судоремонтный завод морского флота»;

ФГУП «10 СРЗ»;

ФГУП «35 СРЗ»;

ФГУП «82 СРЗ»;

ФГУП «Судоремонтный завод «Нерпа»;

ФГУП «Атомфлот».

К разряду средних и мелких обеспечивающих (в основном – ведомственных) производств относятся следующие предприятия:

ОАО «Архангельская ремонтно-эксплуатационная база флота»;

ГУП «Архангельский судоремонтный завод»;

ОАО «Лайский судоремонтный завод»;

ОАО «Морской технический сервис»;

Государственное производственное объединение (ГПО);

ОАО «Шипицынский ремонтно-механический завод»;

«База технического обслуживания флота» с дочерним хозяйственным обществом

ЗАО «Беломорский рыбац»;

ОАО «Барс»;

ОАО «Мурманрыбпром».

Общая численность персонала, занятого на этих предприятиях региона, составляет около 43 000 человек.

Специализация и объемы выполняемых работ предприятиями Северного региона

ФГУП «Машиностроительное предприятие «Звездочка». Ведущая российская судоремонтная верфь, расположенная в Северодвинске, специализирующаяся на ремонте и переоборудовании подводных лодок, надводных кораблей любого класса и назначения, а также осуществляющая утилизацию атомных подводных лодок. Верфь имеет оснащенные цехи и сооружения: набережные длиной 1400 м, на которых базируются порталные краны г/п 10–80 т, эллинг длиной 220 м, оснащенный мостовыми кранами г/п 100 т, второй эллинг длиной 192 м, док-камеру с двумя открытыми стапелями длиной 189 и 214 м для постановки судов длиной 180 м, трансбордерную систему, оснащенную судопоездом и трансбордерами, плавучий док г/п 7000 т. Проект постройки самого большого на севере страны сухого дока на предприятии рассматривался еще в 1995 г.. Предприятие было включено в госпрограмму «Российские верфи», но из-за отсутствия финансирования к проекту вернулись только сейчас. Наличие такого сооружения позволит предприятию развивать не только судостроение и судоремонт, но и строительство крупногабаритных нефтегазовых морских платформ. Предприятие располагает высококвалифицированными кадрами рабочих профессий, опытным техническим и управляющим персоналом общей численностью 8200 человек.

С начала производственной деятельности (1954 г.) и по настоящее время предприятием выполнены ремонт и модернизация 112 подводных лодок, в том числе более 79 атомных. Поскольку в составе зарубежных флотов имеются корабли, построенные на российских верфях, периодически возникает необходимость и их ремонта.

В начале 1990-х гг. предприятие «Звездочка», как ведущая российская судоремонтная верфь, включилась в строительство судов на экспорт. Первый заказ включал пять корпусов портовых судов для голландской компании Swets Shipping and Trading. В 1996 г. в соответствии с решением Правительства Российской Федерации «Звездочка» как наиболее подготовленная верфь была привлечена к военно-техническому сотрудничеству с иностранными государствами. В этой области среди основных партнеров – Республика Индия.

Вместе с тем предприятие осуществляет выполнение контрактов гражданского судостроения, в которых принимают участие около 3000 работников. Весь объем проектной документации на строящиеся суда выпускается силами конструкторского отдела предприятия с использованием системы автоматизированного проектирования AutoCAD и САПР. На верфи действует система управления качеством, сертифицированная на соответствие требованиям международного стандарта ISO 9002. Для отечественных заказчиков строится серия сухогрузов пр. 16900. Эти суда особенно незаменимы на мелководье, где нет оборудованных причалов. На базе этого хорошо зарекомендовавшего себя проекта Пограничное управление ФСБ России заказала серию патрульно-сторожевых кораблей, четыре из которых в настоящее время несут службу по охране морских рубежей России в Белом, Баренцевом, Балтийском и Черном морях. Верфь также осуществляет серийное строительство морозильных траулеров проекта 50010 – «Архангельск», причем конструкция траулеров постоянно совершенствуется с учетом опыта эксплуатации.

Верфь вместе с другими предприятиями была включена в качестве подрядчика в строительство морских технических средств для освоения углеводородных месторождений на континентальном шельфе Арктики. Это морские нефтегазодобывающие платформы, плавучие буровые установки и др. Одним из этапов этой подпрограммы являлось строительство по заказу ОАО «Газпром» самоподъемной плавучей буровой установки «Арктическая». Наряду с судостроением предприятие осуществляет комплексный ремонт судов всех типов и назначений.

ФГУП «Севмашпредприятие» («Севмаш») основано в 1939 г. и находится в Северодвинске Архангельской области, в районе устья реки Северная Двина, впадающей в Белое море. Предприятие располагает собственным причальным комплексом, отлично развитой сетью железнодорожного, воздушного и автомобильного транспорта, позволяющей объединению иметь

деловые отношения более чем с 500 предприятиями России и далеко за ее пределами. Производственные мощности «Севмаша» включают уникальную испытательную базу, несколько эллингов и плавучих доков, а также оборудование от ведущих мировых машино- и станкостроительных предприятий. Все это позволяет предприятию выполнять самые сложные проекты под «ключ» в любой точке мира.

В 1939 г. в северном доке стапельного цеха состоялась закладка линкора «Советская Белоруссия». Сейчас этот цех вырос до размеров Северного машиностроительного предприятия, флагмана атомного судостроения России.

За более чем 60 лет своей истории предприятие приобрело большой опыт по проектированию и строительству крупных подводных и надводных кораблей. Со стапелей «Севмаша» сошло 45 надводных кораблей, 163 подводные лодки, из них 128 – с ядерной энергетической установкой. Предприятие располагает самой современной научно-технической и производственной базой для выполнения различных проектов в кратчайшие сроки. Наряду со строительством новейших АПЛ четвертого поколения, «Севмаш» сегодня занимается судо- и машиностроением, а также ремонтом, модернизацией и утилизацией кораблей и судов любого класса.

В настоящее время в цехах и эллингах предприятия идет строительство морских платформ и техники для освоения нефтяных и газовых месторождений арктического шельфа. Объединением освоено производство высокотехнологичного и наукоемкого оборудования для металлургической и других отраслей промышленности. «Севмаш» – символ индустриальной мощи России.

Свертывание военного финансирования заставило предприятие искать новые пути загрузки производства. На объединении был осуществлен комплекс мероприятий для возможности двойного применения высоких технологий. Это позволило предприятию выйти на внешний и внутренний рынки с конкурентоспособными предложениями. Совместно с ведущими российскими и зарубежными компаниями «Севмаш» успешно ведет освоение нефтяных и газовых месторождений, строит и модернизирует суда и корабли различных классов. Проектирование и строительство выполняются с учетом требований стандартов Российской Федерации, API, ASME и др., а также Российского морского регистра судоходства (РС) и классификационных обществ других стран. Система управления качеством продукции сертифицирована на соответствие стандарту ISO 9001. Именно завод № 402 (с 1958 г. – «Севмаш») был определен для создания первой отечественной атомной подводной лодки. С его стапелей сошли и самая быстрая в мире атомная субмарина, и самая глубоководная, и самая большая. Атомные подводные ракетоносцы «Севмаша» стали основой морских стратегических ядерных сил России.

Сегодня «Севмашпредприятие» – крупнейший в России судостроительный комплекс. Сохранив приоритет в выполнении государственного оборонного заказа, это одно из динамично развивающихся предприятий России и ведущее промышленное предприятие региона. В 2005 г. на финансирование всех предприятий оборонно-промышленного комплекса в Архангельской области выделялось 7 млрд 810 млн. руб., в 2006 г. – 13 610 млн рублей. По «Севмашпредприятию» рост только гособоронзаказа составил 78%, в 2006 г. по этой линии ему было выделено 10 185 млн рублей.

В результате эффективной маркетинговой политики «Севмаш» уверенно заявляет о себе на мировом рынке гражданского судостроения, создания морских платформ для добычи нефти и газа, в строительстве перспективных объектов энергетики.

ОАО «Судоремонтный завод «Красная кузница». Предприятие расположено в Архангельске на реке Северная Двина. Основанное Петром I в 1653 г., оно стало первой государственной верфью России. Завод является одним из ведущих предприятий Севера России. Его территория составляет 32,3 га, а акватория – 6,3 га. Причальная линия оборудована восьмью порталными кранами, три из которых имеют грузоподъемность 32 т. Завод располагает двумя плавучими доками грузоподъемностью 5000 т, габаритной длиной 140 м и 9000 т, длиной 160 м, причем оба дока собственной постройки. В распоряжении верфи находится плавучий кран г/п 25 т. На территории верфи расположены корпусно-сварочный цех, оснащенный технологическим оборудованием (сварочное оборудование для автоматической, полуавтоматической и ручной сварки стали и алюминиевых сплавов, машины для газовой резки листовой стали) для обработки до 6000 т листовой и профильной стали, доковое производство, механозаготовительное производство, электромонтажный цех, литейный цех. Судостроительный участок располагает стапельными местами общей площадью 10 000 кв. м, шестью спусковыми дорожками, позволяющими производить боковой спуск судов массой 1000 т и длиной до 90 м. Открытый стапель оборудован двумя кранами г/п 50 т. Сборка блоков корпусных конструкций и корпусов в целом массой до 60 т производится в закрытых сборочных участках. Общая численность производственного персонала 925 человек.

Верфь – современное многопрофильное предприятие, специализирующееся в трех основных направлениях: судоремонт надводных судов всех типов и назначений водоизмещением до 20 000 т, строительство преимущественно судов служебно-вспомогательного флота водоизмещением до 3000 т и машиностроение (изготовление сменно-запасных частей судовых устройств и механизмов, вспомогательного технологического оборудования). Среди наиболее крупных объектов верфью построены два плавучих металлических дока грузоподъемностью 5000 т, два

универсальных судна-снабженца для Севера проекта 1878 типа «Вавчуга» водоизмещением 2265 т, 10 лихтеров типа ЛЭШ проекта 17502Л, 32 самоходных плашкоута г/п 150 т проекта 698П, 6 морских теплоходов-площадок г/п 360 т проектов 16900 и 16903. На сборочно-сварочные работы верфь имеет сертификаты Российского морского регистра судоходства, Российского речного регистра, Ллойда, французского Бюро Веритас.

В настоящее время на заводе активно развиваются и другие направления деятельности, такие как изготовление мостовых металлоконструкций, изготовление контейнеров для металлургического комбината, металлоконструкции различного назначения. Верфь стала первым судоремонтным предприятием в Архангельской области, получившим сертификат соответствия системы качества международному стандарту ИСО 9001:2000.

За период с 1999 г. по 2004 г. верфью отремонтировано 210 судов, в том числе: транспортных, ледокольных, дноуглубительных, буксиров – 123 ед., рыбопромысловых судов – 20 ед., военных кораблей – 2 ед., судов прочих ведомств – 37 ед. и иностранных судов – 28 ед. Основными заказчиками верфи являются: ОАО «Северное морское пароходство», Архангельск; ФГУП «Севмаш», Северодвинск; ОАО «Архморторгпорт», ОАО «Архангельский речной порт» и ряд других.

Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия за период с 2001 г. по первую половину 2005 г. приведена в таблице 23.

Таблица 23

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ОАО «Судоремонтный завод «Красная кузница»
за период с 2001 г. – 1-я пол. 2005 г.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	1. 07. 05
Объем производства (выручка от реализации продукции) (тыс. руб.)	204 308	172 192	226 594	209 092	79 871
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	31 049	33 559	62 914	46 974	57 112
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	22 228	33 678	47 399	84 011	97 885
Налоговые платежи в бюджет и внебюджетные фонды (тыс. руб.)	67 636	57 542	69 705	107 712	123 076
Прибыль (убыток) (тыс. руб.)	– 23 711	– 4 834	– 38 501	– 8 150	– 29 261
Численность работающих (чел.)	925	867	893	835	800

Несмотря на то, что объемы производства на протяжении четырех лет практически находились на одном уровне, а среднегодовой объем производства составлял 203 000 тыс. руб., основные показатели предприятия нельзя считать положительными. Дебиторская и кредиторская задолженности постоянно растут. Верфь хронически работает с растущими крупными убытками, но при этом стабильно уплачивает в бюджеты растущие налоги. В течение ряда лет основные заказчики с большим опозданием рассчитываются с верфью за выполненные заказы. Это не позволяет предприятию работать ритмично и иметь стабильные

экономические показатели. Численность работающих в 2005 г. по сравнению с 2001 г. сократилась на 125 человек.

В 2006 г. судоремонтный завод «Красная Кузница» обанкрочен, и можно только надеяться, что объединение судоремонтных заводов станет единственно возможным выходом из плачевной ситуации.

ОАО «Лимендский судостроительно-судоремонтный завод» расположено в г. Котлас Архангельской области. Площадь промышленной территории составляет 0,46 кв. км, на ней размещены основные производственные мощности: корпусно-сварочный цех, имеющий открытые стапельные площадки, площадь которых составляет 19 600 кв. м, восьмидорожный слип г/п 600 т, механический цех, дизельный цех, а также вспомогательные производства (стальное, чугунное и из цветных сплавов литье с последующей механической и термической обработкой). Завод располагает причальной линией в 620 м, а также акваторией 0,14 кв. км, обеспечивающей стоянку судов.

Основная специализация предприятия – строительство малых и средних рыболовных траулеров, а также проведение капитальных, средних ремонтов и модернизации судов водоизмещением до 600 т (буксиры, баржи, лихтеры угольные, паромные баржи). Наряду с основной производственной деятельностью предприятие осуществляет капитальный ремонт дизелей типа: Д6, Д12, 6L160PNS, изготовление изделий судового машиностроения. Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия за период 2001–2005 гг. приведена в таблице 24.

Анализируя деятельность завода, можно сделать определенные выводы. Несмотря на сложное финансовое положение, предприятию удастся работать с положительным результатом. Объем производства в 2005 г. по сравнению с 2001 г. вырос почти в два раза. Дебиторская задолженность в 2005 г. по сравнению с 2001 г. сократилась в 13,4 раза, при этом кредиторская задолженность увеличилась в 1,4 раза и находится в пределах 64 947 тыс. руб. Стоимость норма/часа в 2005 г. увеличилась по сравнению с 2001 г. в 1,06 раза. Вместе с тем общая численность производственного персонала по сравнению с 2001 г. сократилась на 26,4% и составила 419 чел.

Таблица 24

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ОАО «Лимендский судостроительно-судоремонтный завод»
за период 2001–2005 гг.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Объем реализации товарной продукции (тыс. руб.)	59 020	57 009	125 413	105 895	111 840
Судостроение (% от общего объема производства)	47,0%	37,0%	56,7%	31,2%	44,4%
Судоремонт	4,4%	10,9%	6,2%	18,8%	15,7%

(% от общего объема производства)					
Машиностроение (% от общего объема производства)	28,9%	34,8%	27,0%	40,0%	29,9%
Прочие работы (% от общего объема производства)	19,7%	17,3%	10,1%	10,0%	10,0%
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	135 345	20 477	18 990	15 912	13 169
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	46 969	70 595	50 595	68 825	64 947
Налоговые платежи в бюджеты (тыс. руб.)	6 863	11 304	16 731	17 618	16 317
Прибыль (убыток) по итогам (тыс. руб.)	3 195,4	-5 798	4 154	3 481	5 317
Стоимость норма/часа (руб.)	329	349	291	243	350
Численность работающих (чел.)	569	545	508	475	419

ОАО «Мурманская судовой верфь-судоремонтно-доковое производство» расположено в Мурманске. Судовой верфь располагает всеми необходимыми производственными мощностями, оборудованием и технологиями для осуществления комплекса судоремонтных работ, докования судов и их переоборудования. Предприятие производит ремонт корпусных конструкций, судовых устройств, трубопроводов, палубных механизмов, ремонт механического и технологического оборудования, а также осуществляет модернизационные работы. В течение продолжительного времени судовой верфь полностью осуществляла техническое обслуживание и ремонт рыбопромысловых судов, находившихся в эксплуатации на Северном бассейне. На предприятии налажено производство судовых запасных частей, в том числе и к дизельным двигателям.

Если до 1992 г., когда рыбопромысловый флот находился в централизованном управлении ВРПО «Севрыба», и оно стабильно обеспечивало загрузку верфи, то переход к рыночным условиям работы поставил предприятие в сложное положение. Государственный рыбопромысловый флот бассейна распался на частные рыбопромысловые компании, и верфи пришлось самостоятельно формировать портфель заказов. В настоящее время использование судоремонтных мощностей предприятия не превышает 40%. В связи с произошедшими кардинальными изменениями на судоремонтном рынке, в частности, сокращением рыбопромыслового флота на Северном бассейне, а также с отсутствием необходимых финансовых ресурсов на предприятии, перспективные планы технического перевооружения, развития и модернизации производственных мощностей на предприятии в настоящий момент отсутствуют.

Вместе с тем, предприятие пытается оказывать технологические услуги производственно-технического назначения в области судоремонта. Конкурентными преимуществами предприятия являются: комплексность оказываемых услуг, выполнение капитальных ремонтов, освоение новых технологий, техническая оснащенность, высококвалифицированные кадры, крупнейший банк конструкторско-технологической документации. Для обеспечения устойчивой работы предприятия в долгосрочной перспективе ведется работа по привлечению его неиспользуемого производственного потенциала для оказания услуг и выпуска продукции для нефтегазовой отрасли Северного региона.

Объемы судоремонта, произведенного на ОАО «МСВ-СДП» за 2005 г.:

- рыболовные суда – 48%;
- суда рыбного порта – 3%;
- корабли ВМФ – 36%;
- суда Пограничного управления ФСБ России – 8%;
- суда «Севморнефтегеофизики» – 5%.

Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия за период 2001–2005 гг. представлена в таблице 25.

Таблица 25

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ОАО «Мурманская судверфь-судоремонтно-доковое производство»
за период 2001–2005 гг.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Объем реализации продукции (тыс. руб.)	212 200	217 300	204 200	267 100	344 183
Объем судоремонта (% от общего объема производства), в том числе рыбодобывающие суда	78,0%	70,9%	79,9%	67,3%	80,0%
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	26 418	39 047	32 214	60 322	53 957
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	35 976	30 448	22 366	47 928	56 257
Налоговые платежи в бюджеты (тыс. руб.)	46 900	49 700	47 400	60 300	65 098
Прибыль (убыток) (тыс. руб.)	18 400	– 15 900	– 6 100	200	774
Стоимость норма/часа (руб.)	53,33	55,20	60,9	65,49	86,6
Численность работающих (чел.)	1 089	1 113	980	926	943

В 2002 и 2003 гг., из-за значительной задержки оплаты судовладельцами своих заказов, верфь по итогам имела отрицательные результаты, убытки составляли 15 900 тыс. руб. и 6 100 тыс. руб. соответственно. Объем производства в 2005 г. вырос, по сравнению с 2001 г. в 1,62 раза и составил 344 183 тыс. руб. Несмотря на то, что дебиторская задолженность, по сравнению с 2001 г., выросла в 2 раза, а кредиторская в 1,6 раза, предприятие все-таки смогло выйти на положительные результаты. Стоимость норма/часа по сравнению с 2001 г. увеличилась в 1,6 раза, и составила 86,6 руб. На предприятии остро стоит вопрос старения кадрового персонала, как ИТР, так и рабочих (более 50% работающих предпенсионного и пенсионного возраста). Численность работающих к 2005 г. сократилась на 146 человек.

ОАО «Мурманский судоремонтный завод морского флота» расположено на восточном берегу Кольского залива, рядом с центральной частью Мурманска. Завод берет свое начало от судоремонтных мастерских, организованных в 1917 г. В результате развития и производственной реконструкции в настоящее время завод является высокоорганизованным индустриальным предприятием, способным осуществлять комплексные ремонты судов всех типов и классов, таких как буксиры, сухогрузные суда, спасательные суда, ледоколы. Глубоководные причалы, оснащенные порталными кранами грузоподъемностью до 30 т, способны обеспечивать стоянку крупнотоннажных судов. В распоряжении завода находятся 2 самоходных плавучих крана г/п 15 т и 100 т, 3 плавучих дока грузоподъемностью 6000 т с длиной стапель-палубы

130,5 м, грузоподъемностью 28 000 т с длиной стапель-палубы 153 м, и 30 000 т (стапель-палуба 201 м), которые обеспечивают докование судов и выполнение работ по очистке и окраске корпусов с применением современного оборудования и высококачественных лакокрасочных материалов. Суда, работающие во льдах, окрашиваются ледостойкими двухкомпонентными красками, обеспечивающими надежную защиту корпусов. Производственные цеха оснащены современным технологическим оборудованием, подъемно-транспортными средствами, позволяющими выполнять в полном объеме все технологические операции судоремонтного производства. Так, в механическом цехе установлены уникальные валовые станки, позволяющие производить обработку деталей диаметром до 2,5 м и длиной до 20 м, 2 мостовых крана грузоподъемностью 50 т каждый обеспечивают подъемно-транспортные работы с деталями весом до 75 т. Участок газопламенного напыления металла оснащен оборудованием и материалами производства фирмы «Castolin Eutectic», обеспечивающим восстановление изношенных деталей с высоким качеством. Вместе с тем, изношенность основных фондов завода составляет 65%.

Основными заказчиками услуг судоремонта традиционно являются: ОАО «Мурманское морское пароходство», ФГУП «Арктикморнефтегазразведка», Пограничное управление ФСБ России, ВМФ, рыболовецкие организации. Структура выпуска продукции предприятием за период 2001–2005 гг. представлена в таблице 26.

Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия за период 2001–2005 гг. приведена в таблице 27.

Таблица 26

**Структура выпуска продукции
ОАО «Мурманский судоремонтный завод морского флота»
за период 2001–2005 гг. (%)**

Продукция	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Атомные ледоколы	23,6	28,5	21,9	24,9	36,0
Ледоколы, танкеры, пассажирские суда	1,4	14,1	25,2	25,7	13,0
Суда ПС ФСБ РФ	3,8	3,1	3,0	10,0	6,0
Корабли ВМФ	15,4	15,2	11,3	9,3	4,0
Траулеры, транспортные суда, буксиры	48,8	33,5	32,8	25,4	32,6

Таблица 27

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ОАО «Мурманский судоремонтный завод морского флота»
за период 2001–2005 гг.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Объем производства (тыс. руб.)	192 617,7	98 657,3	92 821,1	102 981,3	276 673
Объем судоремонта (% от общего объема производства)	93%	94,4%	94,2%	95,3%	91,6%
Машиностроение (% от общего объема производства)	1,2%	0,0%	2,1%	0,2%	1,0%
Услуги, (% от общего объема производства)	5,8%	5,6%	3,7%	4,5%	7,4%
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	57 068	60 487	49 166	53 853	182 992
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	31 087	14 253	14 072	25 892	137 615

Налоговые платежи в бюджеты (тыс. руб.)	58 737	41 036	46 561	50 118	55 831
Прибыль (убыток) (тыс. руб.)	10 015	13 482	16 213	11 418	15 150
Стоимость норма/часа (руб.)	88,4	114,68	144,68	161,04	167,5
Численность работающих (чел.)	888	865	810	764	715

Осуществляя комплексные ремонты и техническое обслуживание основной части флота Северного региона, атомных ледоколов, танкеров, рыболовных судов, а также кораблей ВМФ, завод имеет ежегодно практически стопроцентную загрузку. Работу предприятия за период с 2001 г. по 2005 г. можно рассматривать как относительно стабильную. Объем производства только за 2005 г. составил 276 673 тыс. руб., что составляет 143,6% к объему производства 2001 г. Стабильно выплачивая бюджетные обязательства, завод ежегодно получает около 15 млн руб. прибыли. Однако необходимо отметить, что дебиторская задолженность в 2005 г. по сравнению с 2001 г. выросла в 3,2 раза и составила 182 992 тыс. руб. Это объясняется тем, что заказчики ежегодно, на протяжении ряда лет, несвоевременно рассчитываются с предприятием за выполненные работы. В этой ситуации завод вынужден постоянно брать кредиты. Кредиторская задолженность в 2005 г. по сравнению с 2001 г. увеличилась в 4,4 раза и составила 137 615 тыс. руб.

Средний возраст работников завода составляет 47 лет. Численность работающих по сравнению с 2001 г. уменьшилась на 173 чел. Завод испытывает недостаток в мастерах, технологах. Подготовка кадров специальными учебными заведениями Мурманской области по рабочим специальностям не удовлетворяет потребности завода.

ФГУП «10 СРЗ» МО РФ основано в августе 1935 г., в г. Полярный Мурманской области. Судоремонтный завод (СРЗ) расположен в закрытом административно-территориальном образовании и является градообразующим предприятием. Оно находится в подчинении Министерства обороны Российской Федерации.

Производственно-технологическая база завода главным образом представлена береговыми и производственными цехами, а также специальными заводскими плавсредствами. Площадь основного производства составляет 41 330 кв. м. Длина причальных линий, оборудованных кранами грузоподъемностью до 40 т, составляет около 700 м.

Завод располагает двумя плавучими доками, грузоподъемностью 9000 т каждый, с микроклиматом во внутреннем пространстве.

Основные направления деятельности: комплексный ремонт и докование атомных подводных лодок, надводных кораблей ВМФ, утилизация АПЛ, ремонт промышленного оборудования, изготовление различных металлоконструкций, трубопроводов, в том числе высокого давления. В производственных цехах и на участках выполняется полный объем судоремонтных работ.

В настоящее время завод является единственным предприятием на Северном флоте, освоившим комплексный доковый ремонт ряда новых проектов АПЛ. Более того, в настоящее время только это предприятие среди судоремонтных заводов Минобороны России Севера подготовлено для выполнения работ по поддержанию технической готовности АПЛ как 2-го, так и 3-го поколений. Помимо этого завод готов к ведению сопутствующих работ по перегрузке активных зон реакторов, располагая специалистами, необходимой оснасткой и инструментом, в связи с чем предприятие вышло с предложением о передаче ему работ по перегрузке и выгрузке активных зон. Наряду с основной деятельностью завод осуществляет ремонт гражданских судов и судов других ведомств. Однако износ основных фондов составляет свыше 50%, а оборотными средствами предприятие не располагает. Как и все военные СРЗ, завод страдает от недостаточного финансирования.

Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия за период 2001–2005 гг. приведена в таблице 28.

Таблица 28

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ФГУП «10 СРЗ» МО РФ за период 2001–2005 гг.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Объем производства (тыс. руб.)	209 000	257 000	254 000	238 000	290 000
Объем судоремонта (гособоронзаказа) (тыс. руб.)	70 000	103 000	127 000	85 000	160 000
Стоимость норма/часа (руб.)	509	646	737	845	980
Численность работающих (чел.)	1 558	1 523	1 453	1 146	988

В течение последних пяти лет загрузка завода по госзаказу не превышала 40–50%. В результате снижения государственного оборонного заказа и длительной задержки оплаты за выполненные работы у предприятия образовались огромные долги в бюджеты всех уровней, государственные внебюджетные фонды, поставщикам энергоресурсов. Общая задолженность предприятия по состоянию на 01.01.06 г. превышала 399 млн руб. Численность работающих до 1996 г. составляла 2 758 человек. В последние годы на предприятии происходит постоянный отток высококвалифицированных специалистов, а средний возраст работающих превышает 40 лет. Фактически завод является банкротом. Учитывая, что при сохранении нынешнего финансирования предприятие не способно уплатить все налоги, есть реальная опасность, что в ближайшем времени завод просто прекратит свое существование, и это несмотря на огромную стоимость норма/часа.

ФГУП «35 СРЗ» МО РФ основано в октябре 1938 г., в устье реки Роста, впадающей в Кольский залив. Завод, находящийся в подчинении Минобороны России, представляет собой основную ремонтную базу организаций Северного флота. Работы основного заказчика составляют от 70% до 80% от всей программы предприятия. Наличие всех необходимых лицензий и многопрофильная структура производства, уникальная причальная линия со всеми видами

энергетического обеспечения, протяженность которой составляет 1350 м, двухкамерный сухой док позволяет разместить для ремонта корабли любого класса и восстанавливать практически любую номенклатуру механизмов, устройств и корпусных конструкций.

Завод осуществляет комплексные ремонты надводных кораблей ВМФ, подводных лодок, средств вооружения и военной техники, в том числе перегрузку ядерного топлива, все виды ремонта крупнотоннажных судов других ведомств и иностранных государств. Ремонтом атомного флота предприятие начало заниматься с конца 1960-х годов. Освоена технология утилизации атомных подводных лодок первого поколения. Значительный резерв производственных мощностей может явиться залогом дальнейшего развития завода. Однако состояние основных производственных фондов требует их обновления, так как износ оборудования составляет 47%, а отдельное оборудование и сооружения (сухие доки) эксплуатируются с 1938 г.

У предприятия отсутствуют в достаточном объеме собственные оборотные средства. Как и все военные СРЗ, завод страдает от недостаточного финансирования. Финансирование по ГОЗ полностью не обеспечивает потребности заказчика в ремонте. Процент обеспечения в 2006 г. составил 56,1% (в 2004 г. – 78,7%, в 2005 г. – 79,5%). В связи с резким сокращением финансирования основного заказчика объемы работ предприятия сократились в 10 раз. Из-за длительной и постоянной недозагруженности предприятия часть основных фондов законсервирована.

Имеющаяся площадь 81,14 га позволяет значительно увеличить мощность предприятия. Потребность в судоремонте транспортного и рыболовного флотов Мурманской области уменьшается вследствие сокращения этих флотов и растущими заказами на ремонт судов на зарубежных заводах. Кроме того, предприятию достаточно сложно конкурировать на рынке судоремонтных работ при наличии большого количества судоремонтных предприятий разных форм собственности. На территории предприятия оказываются услуги для нефтеперевалочного комплекса и организована служба пожарного расчета, пост охраны на причале, где производится перекачка нефти. Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия за период 2001–2005 гг. приведена в таблице 29.

Таблица 29

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ФГУП «35 СРЗ» МО РФ за период 2001–2005 гг.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Объем производства (тыс. руб.)	202 280	259 777	243 444	528 542	502 818
Объем судоремонта (% от общего объема производства)	66,9%	82,3%	82,9%	70,2%	74,5%
Утилизация АПЛ (% от общего объема производства)	10,5%	6,0%	5,8%	4,0%	0,5%

Прочие работы и услуги (% от общего объема производства)	22,6%	11,7%	11,3%	235,8%	25,0%
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	99 587	56 795	45 371	49 607	24 267
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	684 617	443 447	493 730	401 650	383 406
Налоговые платежи в бюджеты (тыс. руб.)	57 669	56 847	41 228	108 533	133 233
Прибыль (убыток) (тыс. руб.)	- 45 083	- 66 039	- 36 181	61 618	59 317
Стоимость норма/часа (руб.)	222,9	228,0	493,4	902,4	1 298,3
Численность работающих (чел.)	1 754	1 812	1 453	1 302	1 236

В результате снижения государственного оборонного заказа (в течение последних пяти лет загрузка завода по госзаказу составляла в среднем 75%), у предприятия образовались большие долги. Однако дебиторская задолженность в 2005 г. по сравнению с 2001 г. снизилась в 4 раза и составила 24 267 тыс. руб., кредиторская задолженность также в 2005 г. по сравнению с 2001 г. снизилась в 1,8 раза и составила 383 406 тыс. руб. Характерно, что в последнее время завод работает с хорошей прибылью.

В течение последних лет на предприятии продолжается отток высококвалифицированных специалистов, а средний возраст работающих превышает 45 лет. Численность работающих по сравнению с 2001 г. сократилась на 518 человек.

ФГУП «82 СРЗ» МО РФ основано в мае 1947 года. Предприятие было создано на базе ремонтных мастерских и трофейного немецкого дока ПД-1. Предприятие занимает площадь 64 га на побережье Кольского залива и 1,41 кв. км акватории в губе Чалм-пушка и губе Рослякова. Завод располагает двумя плавучими доками грузоподъемностью 80 тыс. т и 24,5 тыс. т, а также малым доковым комплексом, состоящим из док-матки и трех док-понтонных грузоподъемностью до 2 тыс. т каждый. Все доки и док-понтонны оснащены кранами и необходимым оборудованием для обеспечения докуемых судов энергопитанием. За счет оригинальной технологичной схемы малого докового комплекса стоимость докосуток одного док-понтонна является уникально низкой для региона – менее 5 600 руб. Предприятие располагает достаточно развитой инфраструктурой, включающей в себя: причальную набережную длиной 335 м, оборудованную порталным краном КМП-32/16, с глубинами у причала 12–15 м. К причальной набережной подведены все инженерные коммуникации. Предприятия располагает достаточно большим станочным парком, кузницей, термическим участком, которые обеспечивают выполнение любых работ по ремонту и восстановлению изношенных деталей, включая станочную обработку гребных валов.

До начала 1990-х годов предприятие динамично развивалось. Численность предприятия составляла более 3000 человек. Велось строительство нового блока цехов с производственной площадью более 8000 кв. м, сухого дока грузоподъемностью до 150 тыс. тонн, глубоководной причальной набережной длиной 800 м.

Основная специализация – докование, доковые осмотры и ремонты стратегических АПЛ, атомных надводных кораблей, а также ремонт малотоннажных кораблей и судов. Однако за 6 лет, с 1992 по 1998 гг., объемы производства уменьшились более чем в 10 раз. Объем Государ-

ственного оборонного заказа на 2003 г. составил 131,5 млн руб. При этом инфраструктура предприятия сократилась незначительно. Являясь унитарным предприятием и не имея возможности самостоятельно распоряжаться основными фондами, предприятие вынуждено всю инфраструктуру, рассчитанную на объемы, в 10 раз превышающие фактические, содержать за счет доходов, получаемых от текущей деятельности. При этом никакой компенсации за содержание неиспользуемых мощностей предприятие не получает. Особенно это касается проблемы ПД-50. Это уникальный док, единственный в Европейской части России. На Северном флоте существует ограниченное количество судов, для докования которых необходим такой док. Ежегодно Северный флот осуществляет от 1 до 3-х постановок объектов в ПД-50. Среднее время загрузки дока не превышает 60%. Единственный заказчик в этом регионе – это Мурманское морское пароходство, в оперативном управлении которого находится атомный лихтеровоз «Севморпуть», постоянно пользуется услугами предприятия, проводящего доковый ремонт этого судна один раз в три-четыре года. Постановка судов меньшего водоизмещения в ПД-50 для судовладельцев экономически невыгодна из-за высокой стоимости докосуток. Однако наличие такого дока в регионе необходимо, что подтвердило трагическое происшествие с АПЛ «Курс». В настоящий момент убытки от содержания этого дока составляют около 20 млн руб. в год.

Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия за период 2001–2005 гг. приведена в таблице 30.

Таблица 30

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ФГУП «82 СРЗ» МО РФ за период 2001–2005 гг.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Объем производства (тыс. руб.)	154 119	206 820	183 465	208 500	150 118
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	46 610	56 525	24 285	39 634	27 292
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	262 569	310 913	354 644	356 625	373 639
Налоговые платежи в бюджеты (тыс. руб.)	34 517	28 087	24 026	18 170	22 123
Прибыль (убыток) (тыс. руб.)	– 33 438	– 41 177	– 52 114	– 41 659	– 35 509
Стоимость норма/часа (руб.)	497	823	1215	1390	940
Численность работающих (чел.)	1 242	1 247	1 049	843	840

Объем производства в 2005 г. по сравнению с 2001 г. изменился незначительно и составил 150 118 тыс. руб. Необходимо отметить, что дебиторская задолженность в 2005 г. составила 27 292 тыс. руб. Это объясняется тем, что предприятие, как и все военные СРЗ, страдает от недостаточного финансирования. В этой ситуации завод вынужден постоянно брать кредиты. Кредиторская задолженность в 2005 г. по сравнению с 2001 г. выросла почти в 1,42 раза и составила 373 639 тыс. руб. Именно поэтому работоспособное предприятие работает хронически убыточно. Численность работающих по сравнению с 2001 г. уменьшилась в 1,5 раза.

ФГУП «СРЗ «Нерпа» основано в октябре 1970 г. Предприятие расположено в г. Снежногорске, на входе в Кольский залив в незамерзающей Губе Оленья. Район завода удален от крупных промышленных и густонаселенных центров, поэтому СРЗ «Нерпа» является градообразующим предприятием, а специфика производства обусловила присвоение городу-спутнику и прилегающим территориям статуса ЗАТО. Завод находится в подчинении Минобороны России.

Предприятие располагает эллингом с микроклиматом, который обеспечивает постановку до четырех единиц АПЛ одновременно, двумя плавучими доками ПД-15 грузоподъемностью 7 500 т и ПД-42 грузоподъемностью 13 500 т. Основная набережная длиной 300 м причального фронта оборудована двумя порталными кранами грузоподъемностью 32 т, а хозяйственная набережная длиной 210 м – двумя порталными кранами грузоподъемностью 17 т каждый. Предприятие имеет два плавучих контрольно-дозиметрических пункта. Обеспечивая непрерывность производства, завод стремится поддерживать в технически исправном состоянии и планомерно развивать требуемые производственные мощности. Для выполнения производственных задач предприятие имеет в своем составе следующие основные объекты: сборочно-монтажное и сдачное производство, судокорпусное и сварочное производство, механоремонтное и трубомедническое производство, утилизационный комплекс, специализированные мощности для ремонта электрооборудования и аппаратуры, энергетическое производство.

Завод осуществляет комплексную утилизацию АПЛ, кораблей и судов с обеспечением хранения реакторных отсеков, собранных в результате утилизации АПЛ в Северном регионе, комплексный ремонт и техническое обслуживание действующих многоцелевых АПЛ, а также ремонт гражданских судов. Специализируясь на судах второго поколения, предприятие производит перезарядку реакторов. Ориентируясь в прошлом только на военные заказы, с 1993 г., в связи с неплатежами и отсутствием таковых, предприятие меняет свою направленность и берет гражданские заказы, включая строительство небольших рыболовецких судов. Гражданское судостроение для него явилось наиболее перспективным направлением.

За последние пять лет завод, помимо маркетинговых работ по привлечению судостроительных заказов, выполнил ряд реальных проектов по строительству судов и плавсредств, включая постройку для российских и иностранных заказчиков, а также для собственных нужд нескольких десятков судов, в том числе по собственным проектам, и плавсредств, среди которых плавучие понтоны, судоподъемные понтоны, малые рыболовные суда (13 ед.), плавучие емкости для жидких радиоактивных отходов, рыболовные баркасы, рейдовые бочки и пр. В настоящее время завод занимается утилизацией АПЛ второго поколения.

Предприятие обладает всеми необходимыми для основной производственной деятельности лицензиями и разрешениями Роспрома, Росатома, Госатомнадзора и других органов надзора в сфере промышленной безопасности. Оно также имеет заключение по соответствию систе-

мы качества предприятия для производства работ с вооружением и военной техникой по ГОСТ Р ИСО 9002, полученное в Союзе по сертификации систем качества в системе «Оборонсертифика».

Принятое межведомственное решение Госимущества, Роспрома и ВМФ России о создании Кольского регионального центра атомного судостроения предусматривает провести реорганизацию ФГУП «СРЗ «Нерпа», введя в его состав ФГУП «10 Судоремонтный завод».

Динамика изменения объемов производства предприятия по направлениям деятельности за 2001–2006 гг. представлена в таблице 31.

Таблица 31

Динамика изменения объемов производства ФГУП «СРЗ «Нерпа» по направлениям деятельности за 2001–2006 гг. (тыс. руб.)

Наименование работ	Г о д ы					
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Работы по линии Минобороны РФ	67 000	54 000	73 000	71 000	194 000	347 000
Работы по линии Росатома	260 000	224 000	414 000	312 000	298 000	313 000
Работы по линии международной технической помощи	53 000	129 000	226 000	685 000	588 000	753 000
Работы по гражданскому судоремонту	24 000	18 000	7 000	4 000	4 000	15 000
Работы по гражданскому судостроению	–	8 000	8 000	14 000	21 000	32 000
Работы по утилизации на принципах самофинансирования	94 000	126 000	139 000	174 000	261 000	280 000
Прочие виды деятельности	26 000	32 000	34 000	39 000	83 000	52 000
Инвестиции из федерального бюджета	18 000	39 000	28 000	44 000	–	–
Итого по направлениям деятельности	541 000	630 000	929 000	1 344 000	1 448 000	1 792 000

Работы по обеспечению экологической безопасности, обращению с ядерными и радиационными опасными материалами, утилизации АПЛ выполняются по заказу Росатома, но финансируются за счет разных источников, включая:

- федеральный бюджет;
- средства, полученные от реализации продуктов утилизации;
- Министерство обороны США;
- МИД Королевства Норвегии;
- Министерства торговли и промышленности Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии;
- Министерство экономики и труда ФРГ;
- «Соджин», Италия.

Основными заказчиками услуг судоремонта традиционно являются Техническое управление СФ, Вспомогательный флот СФ, Управление поисковых и аварийно-спасательных работ СФ, Техническое управление ВМФ, «Геофизика», «Мурманский траловый флот», «Севрыбпромразведка», рыболовецкие колхозы, Мурманский рыбпром и другие организации Северного региона, предоставляющие проекты на выполнение отдельных работ по изготовлению металлоконструкций, изделий машиностроения.

Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия за период 2001–2005 гг. приведена в таблице 32.

Таблица 32

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ФГУП «СРЗ «Нерпа» за период 2001–2005 гг.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Общий объем производства (тыс. руб.)	541 000	630 000	929 000	1 344 000	1 448 000
Судоремонт (гражданский) (% от общего объема производства)	4,4 %	2,8 %	0,8%	0,3%	0,3%
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	504 230	364 250	558 860	338 200	432 220
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	689 800	518 070	1 109 320	1 485 540	2 008 630
Суммарные отчисления в консолидированный бюджет (тыс. руб.)	710	2 510	–	2 500	–
Прибыль (убыток) (тыс. руб.)	66 160	119 220	– 63 160	73 950	– 810
Стоимость норма/часа (руб.)	76,65	59,75	64,48	68,57	83,53
Численность персонала (чел.)	2 442	2 365	2 221	2 446	2 618

Осуществляя комплексные ремонты и техническое обслуживание основной части действующих многоцелевых АПЛ, а также ремонт гражданского флота Северного региона, предприятие недостаточно активно развивает гражданский судоремонт. В целом работу предприятия за период 2001–2005 гг. можно рассматривать как относительно стабильную. Объем производства к 2005 г. по сравнению с 2001 г. увеличился в 2,7 раза. Однако необходимо отметить, что дебиторская задолженность в 2005 г. по сравнению с 2001 г. уменьшилась всего в 1,2 раза и составила 432 220 тыс. руб. Это объясняется тем, что предприятие, как и все военные СРЗ, страдает от недостаточного финансирования. В этой ситуации завод вынужден постоянно брать кредиты. Кредиторская задолженность в 2005 г. по сравнению с 2001 г. выросла почти в 3 раза и составила 2 008 630 тыс. руб. При этом только 2003 и 2005 гг. оказались убыточными. Численность работающих по сравнению с 2001 г. увеличилась на 176 чел.

ФГУП «Атомфлот» основано в 1960 г. и расположено в Мурманске. Предприятие находится в ведении Федерального агентства морского и речного транспорта. Площадь, занимаемая предприятием, составляет 17,2 га. Общая длина причальной линии 1050 м, все пять причалов оборудованы порталными кранами (грузоподъемность 32 т, 40 т, 100 т). Территория имеет подъездные железнодорожные пути, две ветки общей длиной 1178 м. Завод располагает доком грузоподъемностью 21 000 т (длина – 207 м, ширина – 45 м).

Предприятие создавалось и развивалось как специализированное для ремонта и технологического обслуживания судов с ядерными энергетическими установками и судов атомно-технологического обслуживания (АТО). Мощности завода проектировались и строились, исходя из потребности и прогнозов гражданского атомного флота, которые были в 70-80 гг. прошлого века. Таким образом, уже в проекте закладывалось, что основным (и даже единственным) заказчиком и потребителем продукции ФГУП «Атомфлот» будут атомные ледоколы и су-

да атомно-технологического обслуживания Мурманского морского пароходства. В настоящее время имеются восемь атомных ледоколов, атомный лихтеровоз «Севморпуть» и пять судов АТО. При нормальной эксплуатации этого флота потребности его в ремонте и технологическом обслуживании могут обеспечить предприятие загрузкой, необходимой для рентабельной работы. Однако в настоящее время, в связи с резким сокращением грузопотоков в Арктике, потребность в ледокольном обеспечении значительно снизилась. Основной заказчик может обеспечить загрузку не более 50% балансовой мощности. В тоже время специфика предприятия такова, что получить существенный дополнительный портфель заказов от других заказчиков практически невозможно, так как причалы заняты атомным флотом, для которого ФГУП «Атомфлот» является не только ремонтным предприятием, но и местом постоянного базирования. Кроме того, в связи с достаточно жесткой конкуренцией на рынке судоремонтных услуг, часть работ по ремонту атомных ледоколов и судов АТО, связанных в первую очередь с обычным судоремонтом, выполняется не на ФГУП «Атомфлот», а на других предприятиях Мурманска. Объем работ, выполняемых для прочих заказчиков (кроме ОАО «Мурманское морское пароходство»), составляет 5–10% общего объема товарной продукции. В основном, это доковый ремонт рыболовных и транспортных судов, прием на долговременное хранение твердых радиоактивных отходов предприятий и организаций Мурманской области.

Продукция предприятия делится на две группы:

– работы и услуги, выполняемые вне воздействия источников ионизирующих излучений (судоремонт, кроме ядерной энергетической установки, и связанные с ним сопутствующие работы и услуги по обеспечению базирования судов атомного флота);

– работы и услуги, выполняемые в условиях воздействия источников ионизирующих излучений, радиационно-опасные и ядерно-опасные работы (ремонт и технологическое обеспечение атомных ледоколов и судов АТО, перезарядка ядерных реакторов, утилизация жидких и горючих твердых радиоактивных отходов, подготовка к захоронению и временное хранение твердых радиоактивных отходов, выполнение транспортно-технологических операций с отработанным ядерным топливом и подготовка его к отправке на переработку железнодорожным транспортом).

Конкурентность предприятия при выполнении работ, отнесенных к первой группе необходимо оценивать с нескольких позиций. В связи с тем, что причалы предприятия заняты не только ремонтируемыми судами, но и судами атомно-технологического обслуживания и атомными судами, находящимися в межрейсовом отстое, предприятие практически лишено возможности привлечения иных (кроме атомного флота) заказчиков. По этой же причине затраты вспомогательного производства у предприятия значительно выше, чем у других судоремонтных заводов, что ведет к увеличению косвенных затрат, включаемых в себестоимость продукции.

С другой стороны, при выполнении ремонтных работ на судах с ядерными энергетическими установками и судах атомно-технологического обслуживания «Атомфлот» имеет некоторый приоритет перед другими предприятиями региона, поскольку эти суда размещены непосредственно на территории предприятия, а постановка их к причалам других предприятий маловероятна по соображениям ядерной, радиационной и физической безопасности.

Переупрофилирование предприятия от выполнения функций по обслуживанию судов с ЯЭУ и судов АТО на общий судоремонт привело бы его к финансовому кризису, т.к. рынок порта Мурманск перенасыщен более дешевыми судоремонтными мощностями. Работы, отнесенные ко второй группе, в регионе выполняют только ФГУП «Атомфлот» и судоремонтный завод «Нерпа». Видимо, целесообразно предоставление заводу лицензии на производство работ по ремонту вооружений и военной техники в части корпусных работ кораблей ВМФ. Это позволит рационально увеличить загрузку производственных мощностей предприятия.

Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия за период 2001–2005 гг. приведена в таблице 33.

Таблица 33

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ФГУП «АТОМФЛОТ» за период 2001–2005 гг.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Объем реализации продукции (тыс. руб.)	143 687	115 063	128 566	136 292	186 438
Объем судоремонта (% от общего объема производства)	62,9%	54,5%	58,5%	65,6%	61,7%
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	21 128	19 319	13 017	25 166	26 464
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	104 675	135 647	158 858	244 206	263 000
Налоговые платежи в бюджеты (тыс. руб.)	79 429	83 473	89 808	151 574	193 194
Прибыль (убыток) от продаж (тыс. руб.)	– 1 033	– 25 603	– 28 148	– 42 642	– 4 688
Стоимость норма/часа (руб.)	282,14	317,03	367,76	428,46	519,33
Численность работающих (чел.)	523	517	483	480	466

Несмотря на то, что объем производства предприятия в 2005 г. увеличился по сравнению с 2001 г. в 1,3 раза, основные показатели предприятия нельзя считать положительными. Дебиторская и кредиторская задолженности постоянно растут. Так, дебиторская задолженность в 2005 г. по сравнению с 2001 г. увеличилась в 1,25 раза, а кредиторская – в 2,5 раза соответственно. В сложившихся условиях ФГУП «Атомфлот» хронически работает с убытками, но при этом стабильно уплачивает в бюджеты растущие налоги. Численность работающих в 2005 г. по сравнению с 2001 г. сократилась на 57 человек.

Таким образом, в целом анализ состояния и деятельности судостроительных и судоремонтных предприятий Северного региона за последние пять лет позволил определить некоторые характерные черты, которые обобщенно могут быть сведены к следующему.

На северном направлении сосредоточены крупные производственные мощности судостроительного комплекса России, причем кораблестроением занимаются предприятия Архан-

гельской области, а судоремонтные военные и гражданские предприятия расположены преимущественно в районе Кольского залива в Мурманской области. Около половины производственных мощностей используются для утилизации подводных лодок, выведенных из состава Северного флота, подготовки к хранению и хранения отработанного ядерного топлива, жидких и твердых отходов от разделки ЯЭУ, а также для работ по АТО.

Производственные финансово-экономические показатели деятельности предприятий региона за период 2001–2005 гг. приведены в таблице 34.

Таблица 34

Производственные финансово-экономические показатели деятельности предприятий Северного региона в 2001–2005 гг.

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Объем производства (тыс. руб.)	1 918 232	2 013 818	2 387 503	3 140 402	3 379 000
Судостроение (% от общего объема производства)	3%	2,7%	5,7%	2,5%	2,4%
Судоремонт (% от общего объема производства)	52%	52%	44%	39%	42%
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	921 435	649 459	804 817	629 668	817 473
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	1 877 921	1 557 151	2 250 984	2 714 677	3 285 379
Общая прибыль (убыток) (тыс. руб.)	-9 495	-26 149	-131 375	-16 084	7 139
Численность работающих (чел.)	10 990	10 854	9 848	9 217	9 025

Общий объем производства в последние годы постоянно растет (в 2005 г. он составил 3,38 млрд руб. или 176% к уровню 2001 г.) Однако этого совершенно недостаточно для нормальной загрузки большинства заводов. Стоимостный объем производства у ряда этих предприятий (СРЗ № 10, 35, 82, «СРЗ «Нерпа», ФГУП «Атомфлот») формируется во многом за счет весьма высокой стоимости норма/часа (около и выше 1000 руб.). Бассейновый отраслевой комплекс имеет возможности развить малое гражданское судостроение и этим поднять уровень загруженности, а, соответственно, доходность. Региональная потребность в малых рыболовных судах для прибрежного рыболовства высока и не удовлетворена, ряд заводов вполне могли бы освоить производство таких изделий при достаточной финансовой, таможенной и налоговой поддержке.

В настоящее время большинство предприятий отягощены крупными долгами перед поставщиками и бюджетами. Кредиторская задолженность в совокупности учтенных в анализе предприятий постоянно растет (в 2005 г. она была почти в 1,75 раза выше уровня 2001 г.) и в последние годы существенно превышает даже суммарный объем производства. Это вместе с не снижающейся дебиторской задолженностью не позволяет большинству предприятий данной отрасли морской деятельности северного направления выйти из состояния хронической убыточности.

2.3. Северо-Западный регион

Данный регион является крупнейшим центром судостроительной промышленности и судоремонта в России. Зарождение судостроительной промышленности здесь началось еще в XX столетии. Россия остро нуждалась в восстановлении отечественного флота, который к тому времени понес огромные потери в русско-японской войне. Строительство шло с большим размахом, и особое значение этому придавалось государством. В настоящее время в Северо-Западном регионе расположены 38 судостроительных и судоремонтных предприятия. Определяющими уровень современного судостроения в этом регионе являются:

- ФГУП «Адмиралтейские верфи»;
- ОАО «Балтийский завод»;
- ОАО «Судостроительный завод «Северная верфь»;
- ОАО «Судостроительный завод «Авангард»;
- АО «Ленинградский судостроительный завод «Пелла»;
- ОАО «Судостроительная фирма «Алмаз»;
- ОАО «Выборгский судостроительный завод»;
- АООТ «Канонерский судоремонтный завод»;
- ФГУП «Кронштадтский морской завод»,

а также ряд других малых судостроительных и судоремонтных предприятий, таких как ОАО «Карелрыбфлот», ОАО «Петрозаводская ремонтно-эксплуатационная база флота», ОАО «Петрозаводская судоверфь», ГП «Опытный завод», ГП «Ораниенбаум», ОАО «Свирская судостроительная верфь», ФГУП «Средне-Невский судостроительный завод», ЗАО «Ако Барс», ООО «Актив Балтик Сервис», ОАО «Морской завод «Алмаз», ОАО «Антал СВ», ОАО «Балтийский судомеханический завод», ООО «БалтКом», ОАО «Барс», ЗАО «Гипрорыбфлот-Сервис», ЗАО «Камак», ООО «Лота», ОАО «МакГрегор», ОАО «Монтажная база ХК «Коломенский завод», ЗАО «Мортехпоиск», концерн «Морфлот», ООО «МПКБ», ООО «МТА», ЗАО «Наутилус», ОАО «Ост-Вест Морской Сервис Лтд» СП, ЗАО «Редан-КБ», ЗАО «Судоремонтная компания «РЕПАР», ЗАО «Санкт-Петербургская экспериментальная судостроительная верфь», ООО «Судэкология», фирма «Судтех».

Всего в этом регионе выпуском продукции и услуг морского назначения занимаются более 210 хозяйствующих субъектов.

Специализация и объемы выполняемых работ предприятиями Северо-Западного региона

ФГУП «Адмиралтейские верфи». Предприятие расположено в Санкт-Петербурге на реке Фонтанке. Верфь представляет собой хорошо оснащенное судостроительное предприятие, специализирующееся только на судостроении. Предприятие располагает высококвалифициро-

ванными рабочими, опытным техническим и управляющим персоналом. Верфь осуществляет строительство надводных судов различных классов с максимальной длиной 240 м и шириной 32 м, дизельных подводных лодок, глубоководных аппаратов и катеров. На предприятии в 2004 г. 97% планового объема производства составляли судовые заказы.

В настоящее время производственная программа предусматривает сдачу второго и закладку четвертого серийного танкера для ОАО «Совкомфлот», двух подводных лодок для ВМФ экспортной серии, передачу заказчику подводной лодки «Санкт-Петербург», обслуживание ранее построенных заказов, изготовление лодок «Мастер», ЗИПа и др. Такой портфель заказов обеспечивал верфи стабильную работу до 2006 г.

Важнейшими мероприятиями по реконструкции, модернизации и техническому перевооружению производства в 2003 г. являлись: внедрение новой линии первичной обработки листового проката фирмы «Реслер», что позволило использовать широкоформатные листы и новые грунты, увеличивающие стойкость антикоррозийного покрытия; модернизация трех газорезущих машин типа «Кристалл»; приобретение и внедрение нового сварочного оборудования, что обеспечило механизацию сварки корпусных конструкций на стапеле более чем на 80%; выполнение технологического проекта коренной реконструкции судостроительного производства и расчетного обоснования необходимых инвестиций. Все это позволило приступить к первому этапу технического перевооружения корпусообрабатывающего производства, предусматривающего оснащение трех цехов механизированными линиями для резки профилей, сборки тавровых балок, сборок и сварки плоскостных секций и панелей.

Технический проект реконструкции предприятия разработан в 2003 г. немецкой фирмой IMG с участием адмиралтейцев и ФГУП «ЦНИИТС», выполнившего обоснование необходимых инвестиций. По расчету в 2010 году продолжительность постройки танкера дедвейтом 47 000 т сократится с 19 до 7–8 мес., а трудоемкость обработки 1 т металла – со 105 до 29 человеко-часов. В течение одного года «Адмиралтейские верфи» смогут строить два судна дедвейтом по 70 000 т и три судна по 47 000 т. Верфь планирует к 2010 г. вложить около 90 млн евро в развитие и техническое обновление за счет собственных и внешних денежных фондов. Значительная часть вложений (80 млн евро) будет освоена в период 2006–2010 гг. В 2005 г. 6,5 млн евро уже затрачено на обеспечение начальных технологических процессов обработки стальной продукции. Ожидается, что после выполнения верфью плана развития и технического обновления ежегодное увеличение продукции составит 10–12%. Внедрение нового оборудования позволит улучшить качество постройки судов, уменьшить их стоимость и сократить сроки постройки.

В июне 2005 г. подписан контракт с ОАО «Совкомфлот» на строительство двух уникальных арктических танкеров дедвейтом по 70 тыс. т для вывоза нефти с месторождения Прираз-

ломное, освоение которого начнется в 2008–2010 гг. Суда смогут работать без ледокольного сопровождения, преодолевая лед толщиной до 1,2 м.

ОАО «Балтийский завод». Завод расположен в Санкт-Петербурге и является крупнейшей судостроительной верфью. Предприятие располагает построечными местами: стапель длиной 350 м и шириной 36 м для судов водоизмещением 60 тыс. т грузоподъемностью 20 000 т; стапель длиной 245 м и шириной 30 м для судов водоизмещением до 40 000 т грузоподъемностью 10 000 т. На территории расположены основные производства: металлургическое, энергетическое машиностроение, машиностроительное, сборочно-сварочное. Цеха оснащены высокопроизводительным оборудованием, позволяющим осуществлять широкомасштабные программы предприятия. Верфь имеет высококвалифицированный производственный, технический и управляющий персонал, насчитывающий 6 523 человека.

До 1992 г. завод специализировался как на военном, так и на гражданском судостроении. Строил надводные корабли, суда всех классов и назначений, атомные ледоколы, балкеры длиной 190,5 м, химовозы длиной 99,9 м, сухогрузы «Ролкер» длиной 169,4 м водоизмещением 13 480 т. Наряду с судостроением производил судоремонтные работы по корпусной, механической и электро-радио частям. Осуществлял проектные, инженерно-конструкторские работы в области судостроения и судоремонта. Занимался проектированием и изготовлением главных, вспомогательных и утилизационных котлов, сепараторов пара, валопроводов, дейдвудных устройств, рулевых устройств, дейдвудных втулок и облицовок валов.

С началом экономической реформы в 1992 г., и переходом к рыночным отношениям «Балтийский завод», как и большинство судостроительных и судоремонтных заводов, попал в сложное положение. Руководство приложило максимум усилий в обеспечении предприятия портфелем заказов по судостроению. На заводе был создан современный технический центр проектирования судов. В 1997 г. ФГУП «Рособоронэкспорт» и Министерство обороны Индии подписали Межгосударственный контракт на строительство трех фрегатов. Стоимость всего контракта составил около 1 млрд долл. США. Первые два корабля этой серии сданы в июне 2003 г., и в апреле 2004 г. завод передал ВМС Индии третий фрегат. Таким образом завершено строительство серии фрегатов для Индии. Построенные фрегаты являются самыми современными в мире кораблями своего класса. В 2002 г. завод получил от фирмы John T. Essberger GmbH & Co. заказ на строительство двух танкеров-химовозов. Затем последовали заказы голландских фирм. Строительство судов для голландского заказчика позволило заводу усовершенствовать систему планирования производства. В настоящее время специалисты предприятия просчитывают ход работ на заказах с точностью до одного дня.

С целью повышения технического уровня производства, конкурентоспособности продукции, снижения себестоимости и сроков постройки кораблей и судов заводом был разработан

проект комплексной реконструкции предприятия, концепция которого была подготовлена в конце 1999 г.

В апреле 2003 г. завод подписал с комитетом финансов Администрации Санкт-Петербурга договор о предоставлении инвестиционного налогового кредита (ИНК) в размере 145 млн руб. сроком на семь лет под 5,85% годовых. Завод стал первым среди промышленных предприятий города, получивших ИНК, и, таким образом, обеспечил себе отсрочку по уплате налога на имущество. ИНК – это новый финансово-кредитный инструмент, направленный на снижение налоговой нагрузки и долгосрочное кредитование предприятий. «Закон Санкт-Петербурга об инвестиционном налоговом кредите» от 12 июля 2002 г. № 316-28 был принят Законодательным собранием города 26 июня 2002 года на основании статей 61–63 и 66–68 Налогового кодекса Российской Федерации. Необходимость ИНК для предприятия продиктована проводимой масштабной реконструкцией производства. Ее реализация осуществляется поэтапно без остановки действующего производства, с постоянным наращиванием мощностей. Новый корпусообработывающий цех с самым современным технологическим оборудованием введен в эксплуатацию. Если в 2001 г. мощность корпусообработывающего производства завода составляла 10 тыс. т стали в год, то в 2002 г. она выросла до 25, а в 2003 г. достигла 40 тыс. т, а в 2004 г. вышла на проектную мощность 60 тыс. т. Вместе с тем, предприятие в 2003 г. подписало контракт с Дирекцией государственного заказчика программ развития морского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации на достройку атомного ледокола «50 лет Победы». Финансирование работ осуществлено за счет средств федерального бюджета в сумме 2,5 млрд руб.

Если недавно «Балтийский завод» и «Северная верфь» активно боролись друг с другом за выгодные заказы, то теперь бывшие конкуренты окончательно договорились о разделе сфер влияния – «Балтийский завод» будет осуществлять строительство гражданских судов, а «Северная верфь» – военных. В период 2001–2004 гг. «Балтийским заводом» были построены и сданы иностранным заказчикам три фрегата, один балкер, два химических танкера, один корпус грузопассажирского парома и шесть корпусов речных химических танкеров. В общем объеме производства судостроение занимает в среднем 92%.

Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия за период 2001 г. – первая половина 2005 г. приведена в таблице 35.

Таблица 35

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ОАО «Балтийский завод» за период 2001 г. – первая половина 2005 г.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	1 07. 05
Объем производства (тыс. руб.)	5 245 500	2 559 400	9 496 200	7 594 300	222 400
Судостроение (% от общего объема производства)	94,6%	88,8%	93,4%	90,5%	57,1%
Машиностроение (% от общего объема производства)	5,4%	11,2%	6,6%	9,5%	42,9%

Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	26 000	45 000	2 471 000	77 000	48 000
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	178 000	548 000	1 607 000	892 000	864 000
Налоговые платежи в бюджеты (тыс. руб.)	538 000	574 000	504 000	520 000	87 000
Прибыль (убыток) (тыс. руб.)	-1 053 000	-1 349 000	- 430 000	1 019 000	64 000
Стоимость норма/часа (руб.)	217	250	290	400	490
Численность работающих (чел.)	6 523	6 437	5 795	4 641	4 258

Объем производства к 2005 г. увеличился по сравнению с 2001 г. в 1,45 раза и составил 7 594,3 млн руб. При этом дебиторская задолженность к 2005 г. выросла по сравнению с 2001 г. в 1,8 раза, а кредиторская задолженность – в 4,8 раза. Стоимость норма/часа по сравнению с 2001 г. увеличилась почти в 2,2 раза и составила 490 руб. Вместе с тем, несмотря на полную загрузку, завод только в 2004 г. по итогам года вышел на положительный результат. Однако численность по сравнению с 2001 г. сократилась на 2265 человек.

ОАО «Судостроительный завод «Северная верфь» основано в 1912 г. Верфь расположена непосредственно у выхода в Морской канал Финского залива. Построенная Обществом Путиловских заводов крупная морская верфь была задумана как высокотехнологичное предприятие. На протяжении всей своей истории «Северная верфь» всегда стремилась соответствовать высшим мировым стандартам, для чего не раз подвергалась серьезной реконструкции. Сегодня верфь – одно из крупнейших судостроительных предприятий России. Общая площадь верфи около 90 га, из них производственная составляет 60 га. На верфи имеются: восемь стапельных мест, четыре из которых находятся в крытом эллинге, где возможно строить и ремонтировать корабли и суда с максимальной длиной 170 м и шириной 20,5 м. Стапели оборудованы кранами грузоподъемностью 50 т. Четыре открытых стапеля оборудованы кранами грузоподъемностью от 30 до 100 т и имеют максимальные размеры: длина – 170 м, ширина – 24 м. Уникальный спускоподъемный комплекс включает в себя судовозный поезд, трансбордерное устройство грузоподъемностью 5500 т и плавучий док грузоподъемностью 10 000 т. Металлообрабатывающее производство оснащено высокопроизводительным автоматическим оборудованием плазменной резки металла и современным прессовым оборудованием. Цехи также оснащены высокопроизводительным оборудованием. Все это превратило «Северную верфь» в одно из самых современных судостроительных предприятий страны, производственные мощности которого позволяют иметь в постройке одновременно 17 кораблей и судов различной степени готовности.

Предприятие в настоящее время располагает квалифицированным кадровым потенциалом (2 800 человек) и техническими возможностями, позволяющими строить корабли и суда, осуществлять их ремонт и модернизацию.

За время своего существования «Северная верфь» освоила немало проектов коммерческого судостроения, в том числе танкеры, сухогрузы, лесовозы, балкеры, контейнеровозы, суда типа ро-ро, научно-исследовательские, пассажирские, рефрижераторные и рыболовные суда, па-

ромы и плавучие доки по требованиям всех квалификационных обществ. Всего было построено более 330 единиц морской техники. Среди них 170 надводных кораблей: эсминцы, фрегаты, крейсера. Общий объем заказов, выполняемых в настоящее время, превышает 2 млрд долларов США. Крупнейшими из них являются контракты на строительство эсминцев для ВМФ Китая и корветов для ВМФ России.

Инженерными службами верфи разработана стратегия развития верфи, изложенная в «Концепции реконструкции и технического перевооружения производственных мощностей ОАО «Судостроительный завод «Северная верфь», в основу которой заложены идеология, а также компоновочные решения, разработанные в ЦНИИТС в проекте «Верфи Санкт-Петербурга» и одобренные Научно-техническим советом Департамента судостроительной промышленности Минэкономки России. Концепция определяет первоначальный этап реконструкции верфи, минимизирует затраты на его реализацию, а также содержит конкретный механизм модернизации верфи без ущерба для производственной программы. Производственная финансово-экономическая деятельность верфи за период 2001–2005 гг. приведена в таблице 36.

Таблица 36

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ОАО Судостроительный завод «Северная верфь» за период 2001–2005 гг.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Объем производства (тыс. руб.)	251 360	2 505 198	7 280 196	11 056 703	12 814.106
Спец. судостроение и ремонт (% от общего объема производства)	17,2%	79,0%	97,2%	95,6%	99,0%
Гражданское судостроение и ремонт (% от общего объема производства)	78,1%	20,9%	2,5%	4,3%	0,9%
Прочая продукция (% от общего объема производства)	4,7%	0,1%	0,3%	0,1%	0,1%
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	395.274	2.841.640	3.694.002	4.021.052	6.163.076
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	493 868	6 142 048	8 590.745	15 587 176	11 709 632
Налоговые платежи в бюджеты (тыс. руб.)	15 375,3	127 779,4	200 462,8	196 883,1	86 371,3
Прибыль (убыток) (тыс. руб.)	-1 520 272	- 828 251	-254 407	-34 149	257 799
Стоимость норма/часа (руб.)	198,74	233,85	294,55	292,63	243,05
Численность работающих (чел.)	2 690	2 930	3 227	3 442	3 580

Объем производства к 2006 г. увеличился по сравнению с 2001 г. в 50 раз и составил 12 814 106 тыс. руб. В общем объеме производства судостроение занимает 99%. При этом дебиторская задолженность в 2005 г. выросла по сравнению с 2001 г. в 15,6 раза (необязательность заказчиков, прежде всего Минобороны России, угнетает предприятие), а кредиторская – в 23,7 раза. Стоимость норма/часа по сравнению с 2001 г. увеличилась почти в 1,2 раза и составила 243,05 руб. Несмотря на полную загрузку, предприятие в течение четырех лет не могло выйти на положительный финансовый результат, из-за несвоевременных расчетов заказчиков за выполненные работы, и только в 2005 г. вышло на положительный баланс – 257 799 тыс. руб. При этом численность производственного персонала по сравнению с 2001 г. увеличилась на 890 человек.

ОАО «Судостроительный завод «Авангард» основано в 1939 г., расположено берегу Онежского озера в Петрозаводске, столице Республики Карелия. Предприятие было создано как самостоятельное машиностроительное. Нынешний профиль завода – судостроение – был определен в 1945 г.. Завод занимает территорию площадью около 48 500 кв. м, на которой расположены основные производственные цехи (корпусообрабатывающий, механообрабатывающий, трубообрабатывающий, стапельный), открытый стапель.

Основным видом деятельности завода является строительство рыболовных траулеров мощностью 800 л.с., рыбоперерабатывающих судов и рыболовных мотоботов. Вместе с тем завод специализируется на строительстве речных танкеров, пассажирских судов, а также речных сухогрузных судов грузоподъемностью 20 т и катеров для эксплуатации на внутренних водоемах.

Формирование корпусов производится в двух эллингах. Один оборудован двумя мостовыми кранами грузоподъемностью 16 т и 10 т, второй – кранами 15 т и 7,5 т. Габариты эллинга и спускового устройства (грузоподъемность 450 т) позволяют вести постройку судов длиной до 50 м и шириной до 8,8 м. Достроечная набережная длиной 200 м оборудована двумя порталными кранами грузоподъемностью 32 т. Общая численность производственного, технического и руководящего персонала составляет 850 человек. Завод одним из первых в отрасли освоил и ведет постройку судов поточно-позиционным методом. Предприятием накоплен большой опыт в строительстве малотоннажных судов. Освоено строительство малых судов из стеклопластика. Кроме основной продукции завод выпускает яхты, мотоботы, катера, гребные лодки.

С началом экономической реформы в 1992 г. и переходом к рыночным отношениям предприятие оказалось в трудном положении. В это сложное для предприятия время у Администрации г. Петрозаводска с заводом возникли серьезные противоречия, вплоть до инициирования процедуры банкротства единственного оборонного предприятия Республики. Этап противостояния у законно избранной власти города с оборонным предприятием длился довольно продолжительное время. И только в марте 2005 г. руководство самоуправления столицы Карелии обратилось к генеральному директору «Авангарда» с предложением подписать двухсторонний документ «в целях объединения усилий и возможностей для обеспечения устойчивого развития предприятия, а также развития инженерной, рыночной, социальной инфраструктуры города Петрозаводска». Со своей стороны Правление завода предложило дополнить раздел «Обязательства Администрации»: «Администрация г. Петрозаводска обязуется:

а) приостановить действия, препятствующие Правительству Российской Федерации и Правительству Карелии, в соответствии со ст. 191 «Меры по предупреждению банкротства стратегических предприятий и организаций» Федерального закона от 26 октября 2002 г. № 127-

ФЗ, принимать решения, направленные на предупреждение банкротства ОАО «Судостроительный завод «Авангард»,

б) Администрация обязуется прекратить попытки инициировать процедуру банкротства стратегического предприятия России в период выполнения им Государственного оборонного заказа, с целью содействия в исполнении Государственного оборонного заказа,

в) Администрация г. Петрозаводска обеспечивает своевременные расчеты с заводом за поставку предприятием тепловой энергии для отопления и горячего водоснабжения микрорайона Ключевая, в рамках социального заказа».

В 2002 г. завод выиграл тендер на ремонт тральщиков для ВМФ во многом потому, что именно он в свое время строил эти суда. Впервые за последние 10 лет завод выполнил первый оборонный заказ. В октябре 2004 г. завершен ремонт базового тральщика «Ельня», входящего в состав Краснознаменной Кольской флотилии Северного флота ВМФ. Ремонт корабля продолжался год, что соответствовало установленным ранее срокам. Затем завод получил заказ на ремонт еще одного тральщика, причем Министерство обороны Российской Федерации на 25% авансировало этот заказ. По прогнозам предприятия количество подобных заказов должно вырасти в 4 раза. На стапелях завода находились два тральщика, поступившие летом 2004 г.. Их ремонт завершился в 2005 г.. Заказчиками работ выступают Северный и Балтийский флоты. С выполнением этого заказа завод связывает надежды на собственное возрождение. Единственное оборонное предприятие Карелии – судостроительный завод «Авангард» – постепенно выходит из кризиса, в котором находилось последние несколько лет.

По итогам деятельности предприятия за 10 месяцев 2004 г. объем производства увеличился на 80%. Это позволило руководству завода сократить срок задолженности по выплате заработной платы персоналу с 7 до 2 месяцев.

Одним из негативных факторов, оказывающих существенное влияние на деятельность завода, являются запоздалые расчеты муниципального предприятия тепловых сетей за отопление заводом петрозаводского микрорайона «Ключевая». Так, город погасил свои долги за отопительный сезон 2003 г. только в конце 2004 г.

В настоящее время главной стратегией предприятия является выполнение оборонных заказов. Среди крупных заказчиков «Авангарда» – Министерство обороны Российской Федерации, Администрация Президента Российской Федерации, Беломорско-Балтийский канал, Надвоицкий алюминиевый завод. Руководство предприятия выражает надежду, что в ближайшие годы тенденция производственного роста сохранится, и финансовое положение полностью стабилизируется.

ОАО «Ленинградский судостроительный завод «Пелла» основано в 1950 г.. Располагаясь в пригороде Санкт-Петербурга на левом берегу Невы, фирма занимает выгодное гео-

графическое положение. Завод является одним из ведущих предприятий Северо-запада России. Предприятие традиционно специализируется в трех основных направлениях деятельности: судостроение (буксиры, лоцманские катера, многофункциональные катера водоизмещением до 100 т, баркасы, швертботы), машиностроение, стеклопластиковое производство (суда из стеклопластика, полностью закрытые спасательные шлюпки из стеклопластика тросового спуска и свободного падения, лодки двухкорпусные). Все направления объединены общей задачей развития производства, что позволяет успешно решать задачи в освоении новых технологий и видов продукции. По разработанным проектам, наряду с традиционными, осваиваются и выпускаются новые виды продукции. Металлическое судостроение представлено современными буксирами с азимутальным принципом движения в диапазоне мощностей от 1000 кВт до 3500 кВт, строящихся, в том числе, по лицензиям передовых европейских компаний. Общая численность производственного, технического и руководящего персонала составляет 700 человек. В 1995 г. предприятие было удостоено награды «Арка Европы», а в 2001 году – российского «Знака общественного признания».

В 2005 г. судостроительный завод «Пелла» вступил в команду российских компаний, участвующих в реализации проекта «Сахалин-2». Компания «Свитцер Вайсмюллер Сахалин» заключила с судостроителями контракт на постройку двух буксиров и двух швартовых судов для обслуживания морских работ компании «Сахалин Энерджи», оператора проекта «Сахалин-2». Эти суда и буксиры предназначены для обслуживания танкеров, которые будут транспортировать сжиженный природный газ с завода по его производству к покупателю, и для обслуживания нефтегазодобывающих платформ, работающих на проекте «Сахалин-2». ОАО «Ленинградский судостроительный завод «Пелла» обратилось в Минэкономразвития России с предложением о корректировке ставок ввозных таможенных пошлин с 5% до нуля на отдельные виды оборудования для комплектования строящихся буксиров. В апреле 2005 г. Межведомственная комиссия по защитным мерам во внешней торговле и таможенно-тарифной политике приступила к рассмотрению обращения предприятия об изменении ставок ввозных таможенных пошлин на оборудование для комплектования буксиров. В настоящее время предприятие пользуется таким льготным таможенным режимом.

ОАО «Судостроительная фирма «Алмаз». Официальное открытие верфи Моспогранохраны на Петровском острове состоялось 23 февраля 1933 г.. Фирма «Алмаз» располагается в центральной части Санкт-Петербурга на берегах Невы, в непосредственной близости к Финскому заливу, на территории площадью около 165 тыс. кв. м, из которых приблизительно 50 тыс. кв. м – хорошо оборудованные производственные цехи. Формирование корпусов, монтаж оборудования, значительный объем достроечных работ осуществляются в трех современных эллингах в благоприятных условиях. Наличие среди них уникального эллинга длиной бо-

лее 150 м и шириной около 60 м с двумя 50-тонными кранами позволяет производить полный цикл строительства кораблей в цеховых условиях до спуска корабля на воду. Верфь ведет строительство судов водоизмещением до 1500 т. Спуск на воду судов выполняется с помощью плавдоков грузоподъемностью 3500 и 2500 т.

За время своего существования предприятие несколько раз меняло наименование: до 1939 года это была верфь Морпогранохраны ОГПУ. В 1939 г. – завод № 5 НКВД, 1941 г. – завод № 5 НКСП, 1946 г. – завод № 5 МПС, с 1966 г. – Приморский завод, с 1970 г. по 1990 г. – ПО «Алмаз», а с 1993 г. – ОАО «Судостроительная фирма «Алмаз». В третье тысячелетие предприятие вступило, имея богатейший 70-летний опыт постройки более 1000 военных кораблей и гражданских судов с корпусами из стали и алюминийево-магниевых сплавов: скоростных судов на подводных крыльях и современных яхт, кораблей на воздушной подушке и катамаранов, ракетных катеров и судов с малой площадью ватерлинии.

Одновременно со строительством техническая база предприятия дает возможность производить все виды ремонта и модернизации кораблей. Производственные мощности позволяют перерабатывать до 3 000 т стали и до 650 т алюминия в год. Завод располагает хорошо оснащенным машиностроительным производством, которое обеспечивает изготовление комплектующих деталей корабля, в том числе гребных валов, других механических изделий. Специализация фирмы не исключает выполнение заводом сложных машиностроительных заказов: комплектующих изделий для АЭС, блоков буровых установок, высокоточных металлоконструкций. В рамках международных программ «Морские старты» и «Альфа» на фирме была построена серия специальных устройств для транспортировки спутников и частей ракет к местам старта. «Алмаз» принял участие в реализации проекта создания высокоскоростной магистрали «Санкт-Петербург – Москва». На заводе были изготовлены опытные корпуса вагонов первого в России скоростного поезда «Сокол-250».

В 1996 г. соответствие системы управления качеством проектирования, постройки и гарантийного обслуживания международному стандарту ISO 9001 было подтверждено сертификатом соответствия, выданным классификационным обществом Бюро Веритас. В настоящее время на «Алмазе» реализованы два крупных контракта. В 2001 г. два десантных корабля были переданы ВМС Греции и уже получили высокую оценку военных специалистов. Это послужило поводом для продолжения контракта на строительство еще одного корабля данного проекта, закладка которого состоялась в январе 2003 г. Судостроительная фирма «Алмаз» входит в группу компаний «Морские и нефтегазовые проекты». Опыт и знания производственного персонала и руководства позволяют с уверенностью сделать вывод: «Алмаз» является современным высокотехнологичным предприятием, которое создает уникальную продукцию высокого класса. Богатство традиций и современное производство обеспечивают фирме прочное положение надеж-

ного поставщика и перспективного партнера на внутреннем и международном рынках. На предприятии работают около 1000 человек.

Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия за период 2001 г. – первая половина 2005 г. приведена в таблице 37.

Таблица 37

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ОАО «Судостроительная фирма «Алмаз»
за период 2001 г. – первая половина 2005 г.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	1. 07. 05
Объем производства (тыс. руб.)	2 119 450	94 135	1 203 056	2 390 187	50 096
Объем судостроения, судоремонта (% от общего объема производства)	97,3%	56,2%	92,5%	97,8%	-
Специальное машиностроение (% от общего объема производства)	0,2%	7,0%	3,2%	0,0%	20,7%
Прочая несудостроительная продукция (% от общего объема производства)	2,4%	36,8%	4,3%	2,2%	79,3%
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	353 166	149 075	575 277	496 317	564 141
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	599 612	1 397 310	1 490 199	585 255	621 360
Налоговые платежи в бюджеты (тыс. руб.)	37 083	71 560	99 087	105 084	72 488
Прибыль (убыток) (тыс. руб.)	15 608	30 179	50 667	117 195	-18 340
Стоимость норма/часа (руб.)	52	64	99	98	117
Численность работающих (чел.)	1 058	1 109	1 131	1 038	1 025

Объем производства к 2005 г. вырос по сравнению с 2001 г. на 12,8 % и составил 2 390 187 тыс. руб. При этом дебиторская задолженность увеличилась в 1,6 раза и составила 564 141 тыс. руб., а кредиторская – в 1,03 раза. В течение четырех лет предприятие работает с положительным результатом. Однако по итогам первого полугодия 2005 г. предприятие имеет отрицательный баланс. Стоимость норма/часа по сравнению с 2001 г. возросла в 2,2 раза и составила 117 руб. Численность работающих практически не изменилась.

ОАО «Выборгский судостроительный завод» расположено в Выборге. С началом экономической реформы в 1992 г. и переходом к рыночным отношениям предприятие оказалось в трудном положении. Руководство принимало всевозможные меры к сохранению своего предприятия и стабилизации финансовой ситуации. Владельцем 75,6% акций «Выборгского судостроительного завода» стал концерн Kvaerner. В июле 2000 г. ЗАО «АКО BARSS Group» приобрел у концерна Kvaerner этот пакет акций. В январе 2001 г. администрация предприятия начала вести переговоры с руководством Внешторгбанка о возможности формирования инвестиционного пула для реализации проекта по строительству современной полупогружной морской платформы, предназначенной как для разведочного бурения, так и для промышленной добычи нефти шельфовых месторождений. В результате длительных и напряженных переговоров Внешторгбанк открыл финансирование на строительные работы многоцелевой морской платформы в объеме 22 млн долл., а в январе 2002 г. выделил дополнительно 4,7 млн долл. для завершения работ. В марте 2002 г. была достигнута новая договоренность о предоставлении Внешторгбанком гарантий западному инвестору, намеревающемуся финансировать будущий

проект на 67,5%. В апреле 2002 г. завод подписал контракт на строительство многоцелевой полупогружной платформы CS-50, по заказу инвестиционной группы Moss под кредитную линию Внешторгбанка. Объем инвестиций составил 35 млн долл. В последующем администрация предприятия договорилась с Внешторгбанком об обеспечении банковскими гарантиями всех заявок завода на участие в международных тендерах, авансовых платежах по уже заключенным контрактам и формам участия в проекте строительства иранской платформы Nazar. Ранее все заказы предприятие выполняло с привлечением заемных средств. Партнерами завода выступали Балтийский Банк, НОМОС-Банк, АКБ «Выборг» и др. Стратегическое партнерство с Внешторгбанком позволило существенно снизить финансовую нагрузку по кредитам и начать зарабатывать средства для своего развития. В частности, будущие проекты строительства буровых платформ будут авансироваться в размере 100%, а норвежские заказы на строительство корпусов рыболовецких траулеров – на 30–40%.

В настоящее время 98% производственной программы «Выборгского судостроительного завода» составляют иностранные заказы. Основные виды продукции, произведенные предприятием в 2001–2005 гг. отражены в таблице 38.

Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия за период 2001–2005 гг. приведена в таблице 39.

Таблица 38

**Основные виды продукции, произведенные
ОАО «Выборгский судостроительный завод» в 2001–2005 гг. (ед.)**

Продукция	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Рыболовные траулеры	3	-	-	-	-
Буксиры	-	-	-	1	1
Танкеры	-	-	-	-	4
Корпуса судов	-	4	5	-	4
Баржа РН-200	1				
Сборщик льяльных вод	-	1	-	-	-
Буровая платформа	-	1	-	-	-
Стальные и алюминиевые блоки (компл.)	7	2	2	3	7
Итого	11	8	7	4	16

Таблица 39

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ОАО «Выборгский судостроительный завод» за период 2001–2005 гг.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Объем производства (тыс. руб.)	1 093 901	937 758	719 944	1 432 674	1 884 465
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	720 528	63 747	104 495	360 055	520 482
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	205 013	130 071	197 351	1 518 735	931 174
Налоговые платежи в бюджеты (тыс. руб.)	12 743	(1 760)	(3 957)	36 621	(48 966)
Прибыль (убыток) (тыс. руб.)	-100 964	107 182	- 83 131	- 96 909	-133 988
Стоимость норма/часа (руб.)	-	-	-	-	-
Численность работающих (чел.)	1 894	1 753	1 528	1 576	1 683

Если в 2001 г. объем производства составлял 1 093 901 тыс. руб., то в последующие 2002–2003 гг. объемы производства несколько снизились. Однако с 2004 г. наметился их рост, и в 2005 г. этот показатель составил 1 884 465 тыс. руб. В сравнении с 2001 г. объем производства в 2005 г. увеличился в 1,72 раза. При этом дебиторская задолженность по сравнению с 2001 г. уменьшилась на 28%, а кредиторская – в 2005 г. увеличилась в 4,5 раза. Показатели дебиторской задолженности говорят о несвоевременности расчетов заказчиков с предприятием за выполненные работы. Это не позволяет верфи работать ритмично. На протяжении трех последних лет предприятие работало с балансовым убытком. В 2005 г. он составил 113 988 тыс. руб. Численность работающих в 2005 г. по сравнению с 2001 г. уменьшилась на 211 человек.

АООТ «Канонерский судоремонтный завод» расположено в Санкт-Петербурге на Канонерском острове. Завод является ремонтным предприятием ВМФ и Пограничного управления ФСБ России. Представляет собой хорошо оснащенное судоремонтное предприятие. Длина 17 причалов, оборудованных 12 порталными монтажными кранами грузоподъемностью до 32 т, составляет 1380 метров, которые обеспечивают стоянку крупнотоннажных судов. Завод располагает пятью плавучими доками грузоподъемностью от 4 000 т до 36 000 т, плавучим краном г/п 25 т. На предприятии расположено 30 основных и вспомогательных производственных цехов, в том числе: корпусный, слесарный, трубопроводный, механический, кузнечный, деревообрабатывающий, электромонтажный. Общая численность персонала 1 100 человек. Предприятие способно осуществляет комплексные ремонты судов всех типов и классов.

В период экономической реформы, как и многие судоремонтные заводы, предприятие оказалось в сложном положении. Загрузка предприятия резко упала. Так, за январь-март 2004 г. балансовый убыток завода составил 22,8 млн руб. против прибыли до налогообложения в размере 466 654 тыс. руб. в январе-марте 2003 г. Убыток от продаж продукции составил 21,6 млн руб. против прибыли от продаж в размере 2,98 млн руб. в 2003 г.. Себестоимость реализованной продукции возросла на 8,8% до 82,3 млн руб., выручка от реализации снизилась на 22,8% до 60,68 млн руб. Кредиторская задолженность предприятия возросла за 3 месяца 2004 г. на 0,5% до 67,6 млн руб., краткосрочная дебиторская задолженность снизилась на 12,97% до 68,5 млн руб. Ориентировочная стоимость норма/часа – 300 руб.

В целях подготовки к ледокольной навигации в 2004 г. произведен плановый ремонт трех ледоколов «Иван Крузенштерн», «Капитан Плахин», «Капитан Сорокин», а также произведен значительный ремонт катера пограничных войск. В начале 2005 г. сданы еще два ледокола. Заказчиком ремонтных работ выступило государство в лице ФГУП «Росморпорт». Доля кораблей ФГУП «Росморпорт» в общем объеме работ Канонерского завода составляет 30%. Всего за 9 месяцев 2004 г. предприятием было отремонтировано 50 кораблей, в то время как в 2003 г. – 110. В тоже время по уменьшению количества отремонтированных кораблей нельзя судить об объеме судоремонта, поскольку суда индивидуальны и объемы ремонта разные.

ФГУП «Кронштадтский морской завод» основано в 1858 г. на острове Котлин в Кронштадте. Находится в подчинении Министерства обороны Российской Федерации. Представляет собой судоремонтное предприятие, имеющее большой опыт и самое необходимое производственное оборудование, способное обеспечивать комплексные ремонты кораблей и судов любого назначения.

Завод располагает пятью уникальными сухими доками длиной от 75,4 до 359 м, шириной от 22 до 45 м, с глубинами воды над порогом от 5,8 до 11,3 м и общей протяженностью стальной оснований 1000 м. Эти доковые мощности способны обеспечить доковый ремонт кораблей водоизмещением до 40 тыс. т. Длина заводских причалов составляет более 660 м. Доки и причалы оборудованы необходимыми энергосистемами и подъемно-транспортным оборудованием. Завод имеет специализированные участки: корпусный, деревообрабатывающий, слесарно-механический, кузнечно-литейный, термический, доковый, по ремонту газотурбинных установок и др.

Предприятие выполняет комплексные ремонты кораблей ВМФ, а также судов других ведомств и государств. Осуществляет строительство, переоборудование и ремонт судов по корпусной, механической и электро-радио частям, а также ремонт дизелей, газовых и паровых турбин, паровых и водогрейных котлов. Численность производственного персонала 3 000 человек.

В 2004 г. Российский морской регистр судоходства выдал заводу сертификат соответствия системы качества стандарту ИСО 9002-9004 на судоремонт и ремонт вооружений и военной техники.

Таким образом, в целом анализ состояния деятельности судостроительных и судоремонтных предприятий Северо-Западного региона за последние пять лет позволил определить характерные черты, которые обобщено могут быть сведены к следующему.

Северо-Западное направление морской деятельности содержит крупнейший комплекс судостроительных и судоремонтных предприятий, традиционно сильнейшую в России сеть научно-проектных и обслуживающих организаций, связанных с отраслью.

В отраслевом комплексе этого региона традиционно развито именно судостроение. Его доля в общем объеме производства, по разным оценкам, превышает 90%¹. Преимущественно это относится к военному кораблестроению, но в последние годы верфи региона строят и корпуса транспортных судов по заказам зарубежных судостроителей, и танкера ледового класса для «ЛУКОЙЛ-Арктик-танкер», и малые рыболовные суда.

Производственные финансово-экономические показатели деятельности предприятий региона в 2001–2005 гг. приведены в таблице 40.

¹ В настоящее время мы не располагаем официальными данными о состоянии судостроительных предприятий Северо-Запада, т.к. большинство из них не ответило на вопросы типовой анкеты, ссылаясь на то, что ответы могут раскрыть коммерческую тайну.

Производственные финансово-экономические показатели деятельности предприятий Северо-Западного региона в 2001–2005 гг.

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Объем производства (тыс. руб.)	8 710 211	6 096 491	18 699 396	22 473 864	14 971 067
Судостроение (% от общего объема производства)	96%	94,6%	96%	96,5%	99%
Судоремонт (% от общего объема производства)	–	–	–	–	–
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	1 494 968	3 099 461	6 844 774	4 954.424	7 295 699
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	1 476 293	8 217 429	11 885 295	18 583 166	14 126 166
Общая прибыль (убыток) (тыс. руб.)	2 658 628	–2.039 890	–716 871	1 005 137	169 476
Численность работающих (чел.)	12 165	12 229	11 681	10 697	10 546

Общий объем производства в последние годы постоянно растет (в 2005 г. он составил почти 15,0 млрд руб. или 172% к уровню 2001 г.). В то же время большинство предприятий отягощено крупными долгами перед поставщиками и бюджетами. Высока кредиторская задолженность, иногда превышающая объемы производства (например, ОАО «Северная верфь»). Кредиторская задолженность в совокупности учтенных в анализе предприятий постоянно растет (в 2005 г. она была почти в 9,6 раза выше уровня 2001 г.). Вместе с тем, дебиторская задолженность, из-за несвоевременного расчета заказчиков с предприятиями, не позволяет предприятиям отрасли Северо-Западного направления работать стабильно. Объемы дебиторской задолженности из года в год растут (в 2005 г. – 7,3 млрд руб. или в 4,9 раза выше уровня 2001 г.). В целом экономическое положение судостроительных заводов региона нестабильное, многие предприятия работают убыточно. Ряд предприятий получают поддержку регионального бюджета, что позволяет им выходить на положительные финансовые показатели (фирма «Алмаз», судостроительный завод «Пелла» и др.).

2.4. Западный регион

В Западном регионе расположено восемь судостроительных и судоремонтных предприятий. Наиболее крупными из них являются:

ООО «Судоремонт «Балтика»;

ОАО «Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь»;

ЗАО «Судоремонтное предприятие «Преголь»;

ООО «Светловский судоремонтный завод»;

Судостроительная компания «Балтсудосервис»,

а также ряд других малых судостроительных, судоремонтных предприятий, таких, как: «Завод промыслового судостроения», филиал «Неманского ЗАО «Балтгазстройкомп-лект», ЗАО «Межколхозная производственная база», ЗАО «Савтат-вест».

Специализация и объемы выполняемых работ предприятиями

Западного региона

ООО «Судоремонт «Балтика» расположено в Калининграде, единственном незамерзающем порту российской Балтики. Фирма «Судоремонт «Балтика» была образована в результате реформирования Калининградского судоремонтного завода.

С 1946 г. завод специализируется на ремонте судов морского транспортного и рыболовного флота, а также судов класса «река-море» и судов портового флота. С 2003 г. предприятие освоило выпуск металлоконструкций различной сложности и начало строительство малотоннажных судов. В настоящее время это предприятие, обладающее оборудованием, техникой и технологиями, соответствующими современным требованиям к качеству ремонта и требованиям Российского морского регистра судоходства (РС) и других классификационных обществ.

Общая производственная площадь составляет 14 000 кв. м. Причальная линия протяженностью 600 м оснащена четырьмя порталными кранами г/п 32 т, системами подачи электроэнергии, пресной и морской воды, сжатого воздуха, которые обеспечивает стоянку среднетоннажных судов. Площадь акватории 3 700 кв. м, глубина акватории вдоль причальной линии до 7,5 м. Завод располагает двумя плавучими доками грузоподъемностью 900 т и 4500 т, оснащенные доковыми порталными кранами г/п 32 т. На предприятии расположено восемь основных и вспомогательных производственных цехов, в том числе: корпусно-доковый, слесарно-механический, трубопроводный, а также специализированные участки ремонта палубных механизмов, испытания дизель-генераторов, ремонта судовой арматуры, ВРШ, ремонта дизелей, насосов. Общая численность инженерного и производственного персонала составляет 350 человек.

Предприятие способно осуществлять комплексные ремонты судов проектов СРТМ 502ЭМ, СРТМ503, СТР 333, судов типа «река-море» доковым весом до 4500 т. Ориентировочная стоимость норма/часа с НДС – 60 руб. С 2000 по 2005 гг. заводом отремонтировано 200 судов. Так, в 2004 г. предприятие произвело ремонт и переоборудование 36 судов. В среднем в год предприятие осуществляет ремонт пяти судов по категории капитального ремонта, 15 судов – среднего ремонта и 20 судов – текущего ремонта. С заводом сотрудничают около 20 компаний с различной специализацией по ремонту судовых устройств, механизмов и аппаратуры. Вместе с тем, в 2004 г. по заказу голландских компаний предприятие построило пять буксиров-толкателей и шесть портовых буксиров, а по заказу немецкой компании корпус промерного судна длиной 30 м. Осуществлено строительство трубоукладочной платформы дедвейтом 600 тонн, 26 секций палуб и переборок общим весом 280 тонн для нефтедобывающей платформы Д-6 в Балтийском море, различных металлоконструкций.

В настоящее время завод концентрирует свои усилия на дальнейшем увеличении номенклатуры выпускаемой продукции, а также на освоении новых сегментов рынка. Примечательно

также, что льготы на ввоз комплектующих совместно с высоким качеством работ позволяют предприятию предложить на российский рынок конкурентно-способную продукцию. Характерно, что по закону об Особой экономической зоне в Калининградской области установка оборудования, ввезенного из Европы, обходится предприятию без НДС и таможенных пошлин.

Предприятием разработана уникальная самоходная, самоподъемная, высокоманевренная платформа, предназначенная для проведения гидротехнических работ, строительства различных сооружений в прибрежной зоне, проведения взрывных работ на скальных фарватерах, строительства мостов, понтонных переправ. Платформа может использоваться и как база для подводно-технических, водолазных работ. При установке грейфера платформу можно использовать как земснаряд, а при установке трубосварочного комплекса – как плавсредство для монтажа подводных трубопроводов. Подобных разработок в российском судостроении еще не было. Создание в Калининградской области благоприятного делового климата, способствующего повышению конкурентоспособности судостроителей, росту промышленного производства, в полной мере сказались на состоянии и показателях предприятия.

ОАО «Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь». Предприятие расположено в Калининграде. Завод осуществляет комплексные ремонты всех типов судов, как торгового, так и рыболовного флотов, а также надводных кораблей с характеристиками длиной до 170 м, шириной до 26 м, доковым весом до 10 000 т, а также их гарантийное обслуживание. Предприятие сертифицировано РС, а также имеет сертификат на производство сварочных работ от Германского Ллойда. Общая численность инженерного и производственного персонала составляет 2500 человек.

В 2005 г. завод совместно с немецкой компанией «Abeking & Rasmussen» из Бремена принимал участие в Международной промышленной ярмарке в Ганновере. За 10 лет совместной работы с этой компанией предприятие построило три природоохранных судна для береговой охраны ФРГ и четыре корпуса яхт океанского класса. В настоящее время на заводе ведется строительство патрульного судна типа «Спрут» для Пограничного управления ФСБ России по лицензии компании «Abeking & Rasmussen» с использованием немецких технологий и оборудования. Руководство Концерна средне- и малотоннажного кораблестроения (КСМК), в состав которого входит завод «Янтарь», подписало рамочные соглашения с партнерами из ФРГ. Достигнута договоренность с двумя немецкими и одной голландской компаниями на новые заказы для калининградского завода «Янтарь».

ЗАО «Судоремонтное предприятие «Преголь» расположено в Калининграде на территории Калининградского рыбного порта. Производственный участок занимает 2,2 га, на котором размещены механомонтажный, корпусно-котельный, судоподъемный и технологический цехи. Второй производственный участок, общей площадью 10,6 га, расположен в Лесной Гава-

ни, на нем размещаются слесарно-монтажный, деревообрабатывающий, транспортный и заготовительный цехи. В доковом ковше располагаются плавучий док г/п 4500 т, плавучий кран СПК-7 г/п 40 т и док-камера, обеспечивающая возможность проведения испытаний под нагрузкой главных двигателей судов типа «Атлантик», РТМС, БАТМ. Причалы общей протяженностью 368 п. м. оборудованы порталными кранами г/п 16 и 32 т.

Завод специализируется на комплексе работ по ремонту корпусных конструкций, судовых устройств, трубопроводов, палубных механизмов, осуществляет доковые ремонты судов до 4 500 т, ремонт механического оборудования рыбопромысловых судов, а также производит швартовые испытания судов в потокогасительной камере.

Структура выпуска продукции ОАО «Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» и ЗАО Судоремонтное предприятие «Преголь» в 2001–2005 гг. отражена в таблице 41.

Производственная финансово-экономическая деятельность двух заводов за период 2001–2005 гг. представлена в таблице 42.

Таблица 41

**Структура выпуска продукции
ОАО «Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь»
и ЗАО «Судоремонтное предприятие «Преголь»
в период 2001–2005 гг. (ед.)**

Продукция	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
РТМКС, РТМС	2	2	3	4	2
БАТМ, БМРТ	9	4	5	7	11
СРТМ, СТР, СТМ, ТСМ, ССТ	9	6	5	2	6
МРТК, МРСТ, МТР	2	1	5	2	1
ТАНКЕРЫ	–	–	–	2	4
ТЕПЛОХОДЫ	38	32	55	61	67
НАУЧНЫЕ СУДА	5	5	2	1	6
КАТЕРА, БУКСИРЫ	2	2	4	9	4
ПЛАВСРЕДСТВА (ПД, ПК, ПМ)	–	–	–	1	–
ИТОГО	67	52	79	89	101

Таблица 42

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ОАО «Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» и
ЗАО «Судоремонтное предприятие «Преголь»
за период 2001–2005 гг.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Общий объем производства (тыс. руб.)	191 025	215 568	248 696	324 801	402 191
Объем судоремонта (% от общего объема производства)	100%	100%	100%	100%	100%
Общая дебиторская задолженность (тыс. руб.)	57 840	61 180	68 067	115 198	130 772
Общая кредиторская задолженность (тыс. руб.)	38 775	45 472	48 224	100 071	108 458
Общие налоговые платежи в бюджеты (тыс. руб.)	27 290	34 364	16 995	4 176	5 890
Прибыль (убыток) (тыс. руб.)	10 245	11 431	2 880	7 744	2 155
Стоимость норма/часа (руб.)	348,7	369,8	388,45	420,4	445,8
Численность работающих (чел.), всего, в том числе:	893	785	760	810	835
ЗАО СРП «Янтарь»	752	595	753	803	828
ЗАО СРП «Преголь»	141	190	7	7	7

Общий объем производства в 2005 г. увеличился по сравнению с 2001 г. в 2,1 раза и составил 402 191 тыс. руб. При этом дебиторская задолженность увеличилась в 2,3 раза и составила 130 772 тыс. руб., а кредиторская – в 2,8 раза. Несмотря на финансовые сложности, предприятиям все-таки удается работать с положительным балансом. Стоимость норма/часа по сравнению с 2001 г. возросла в 1,3 раза и составила 445,8 руб. Общая численность работающих – 835 человек.

ООО «Светловский судоремонтный завод». Предприятие расположено в г. Светлом Калининградской области. Причальная линия длиной 740 м оборудована шестью порталными кранами г/п от 15 т до 32 т. Завод располагает двумя доками подъемной силой 4 500 т и слиповой площадкой, обеспечивающей подъем судов весом до 500 т. Производственные цехи укомплектованы необходимым оборудованием для осуществления ремонта судов.

Предприятие осуществляет комплексные ремонты рыбопромысловых судов типа РТМ, СРТМ, МРТК, СРТМК, ТСМ, речных транспортных судов типов «Балтийский», «Сормовский», «Волго-Балт», «Амур», а также выполняет отдельные работы по ремонту механического оборудования. Наряду с судоремонтом завод осуществляет строительство судов водоизмещением до 900 т. Основные типы отремонтированных судов и структура выпуска продукции предприятием в период 2001–2005 гг. отражены в таблице 43.

Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия за период 2001–2005 гг. представлена в таблице 44.

Таблица 43

**Основные типы отремонтированных судов и структура выпуска продукции
ООО «Светловский судоремонтный завод»
в период 2001–2005 гг. (%)**

Продукция	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Теплоходы	59	52	53,5	83,6	81,8
РТМС	13,4	8,9	9,0	–	–
БМРТ	9,0	1,7	6,8	–	–
БАТМ	8,5		2,8	–	–
СРТМК	4,5	3,5	5,9	4,0	–
СТР	–	20,2	–	–	–
ПТР	–	–	5,3	–	–
РДС	–	–	–	8,0	–
Буксиры	–	–	–	–	5,4
Прочие	5,6	13,7	16,7	4,4	12,8

Таблица 44

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ООО «Светловский судоремонтный завод»
за период 2001–2005 гг.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Объем производства (тыс. руб.)	45 640	51 254	107 719	174 487	210 037
Судоремонт (% от общего объема производства)	100%	100%	100%	100%	100%

Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	2 714	7 740	10 414	16 173	38 178
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	22 303	22 810	22 078	34 811	12 192
Налоговые платежи в бюджеты (тыс. руб.)	23	1 158	5 753	8 294	3 789
Прибыль (убыток) (тыс. руб.)	90	2 612	4 563	2 932	5 115
Стоимость норма/часа (руб.)	70	70	70	70	70
Численность работающих (чел.)	386	423	414	461	465

Анализируя деятельность завода можно сделать определенные выводы. На протяжении четырех лет предприятие работает достаточно стабильно и имеет положительные результаты. Ежегодно оно имеет 100% загрузку по судоремонту. Объем производства в 2005 г. по сравнению с 2001 г. увеличился в 4,6 раза. Однако, из-за несвоевременных расчетов судовладельцев за выполненные заказы, дебиторская задолженность, как и на большинстве предприятий, растет. Так, в 2005 г. на предприятии она по сравнению с 2001 г. увеличилась в 14 раз. Завод не имеет просроченных налоговых платежей и ежегодно получает положительный финансовый результат. Общая численность производственного персонала по сравнению с 2001 г. увеличилась на 79 чел.

Судостроительная компания «Балтсудосервис». Компания расположена в Калининграде. Она была образована в 1991 г. и на протяжении более 17 лет успешно работает в области судостроения, ведет подготовительные работы, включающие изготовление постелей и лекал, предварительную сборку и сварку секций корпуса, окончательный монтаж и сварку корпуса судна на стапеле. В части судоремонта выполняет все виды ремонта корпуса судна, ремонт стальной обшивки любой площади, а также замену стальных конструкций корпуса. Осуществляет модернизацию (удлинение корпусов судов) и переоборудование судов. В своей работе использует плазово-технологическую подготовку производства корпусов судов с использованием компьютерных программ автоматизированного проектирования фирмы Tribon и AutoCAD.

Производственные мощности компании включают блок цехов общей площадью 4 300 кв. м, корпусно-сварочный цех, площадью 1 000 кв. м, в котором размещены сборочные станды и оборудование, слип с горизонтальным стапелем площадью 7 160 кв. м, позволяющим разместить три стапельных места размером 14х66 м. Стапель обслуживается козловым краном г/п 32 т и восьмью стапельными тележками. Компания располагает плавучим доком г/п 4500 т. Фирма имеет на вооружении современное высокотехнологичное сварочное оборудование ESAB, Lincoln и других фирм. Постоянный персонал фирмы превышает 300 человек – это квалифицированные руководители, инженеры и рабочие, имеющие Сертификаты Российского морского регистра судоходства, французского Bureau Veritas, английского Lloyd's Register of Shipping. Главное направление деятельности компании – сотрудничество с верфями.

За время своей деятельности компания, как молодое малое предприятие, участвовала в ремонте корпусов более чем 300 судов, принимала участие в семи крупных переоборудованиях

корпусов, построило три корпуса судна. Компания активно сотрудничает со своими партнерами: ОАО «Прибалтийским судостроительным заводом «Янтарь», Таллиннской судовой верфью «Tallinn Shipyard, BLRT Group», Западным судостроительным заводом «Western Shipyard, BLR Grupp», (г. Клайпеда), «33 судоремонтным заводом» (г. Балтийск), судостроительным заводом «Балтия» (г. Клайпеда), ООО «Лукойл-Калининградморнефть».

Кроме производственной деятельности инженеры компании выполняют плазово-технологическую документацию, рабочие чертежи, используя современные компьютерные технологии. Специалисты фирмы выполняют для своих партнеров оптимальные инженерные и организационные идеи реализации любого проекта, адаптированные к требованиям заказчиков.

Примечательно также, что льготы на ввоз комплектующих совместно с высоким качеством работ позволяют компании предложить на российский рынок конкурентоспособную продукцию. Характерно, что по закону об Особой экономической зоне в Калининградской области установка ввезенного импортного оборудования не облагается таможенными сборами и НДС. Сегодня компания концентрирует свои усилия на дальнейшем увеличении номенклатуры выпускаемой продукции, а также на освоении новых сегментов рынка.

Таким образом, в целом анализ состояния деятельности судостроительных и судоремонтных предприятий Западного региона за последние пять лет позволил определить характерные черты, которые обобщенно могут быть сведены к следующему.

Создание в Калининградской области благоприятного делового климата, способствующего повышению конкурентоспособности продукции, росту промышленного производства, в полной мере сказались на состоянии и показателях предприятий. Примечательно также, что льготы на ввоз комплектующих совместно с высоким качеством работ позволяют компаниям предложить на российский рынок конкурентоспособную продукцию. Анализируя деятельность 50% предприятий Западного региона, можно сделать определенные выводы. На протяжении четырех лет предприятия работают достаточно стабильно и получают положительные результаты. Ежегодно они имеют 100% загрузку по судоремонту.

Производственные финансово-экономические показатели деятельности предприятий региона в 2001–2005 гг. представлены в таблице 45.

Таблица 45

Производственные финансово-экономические показатели деятельности предприятий Западного региона в 2001–2005 гг.

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Объем производства (тыс. руб.)	236 665	266 822	356 415	499 288	612 228
Судостроение	–	–	–	–	–
Судоремонт (% от общего объема производства)	100%	100%	100%	100%	99,8%
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	60 554	68 920	78 481	131 371	168 950

Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	61 078	68 282	70 302	134 882	120 650
Общая прибыль (убыток) (тыс. руб.)	10 335	14 043	7 443	10 676	7 270
Численность работающих (чел.)	1 279	1 208	1 174	1 271	1 300

Объем производства в 2005 г. по сравнению с 2001 г. увеличился в 2,6 раза. Однако из-за несвоевременных расчетов судовладельцев за выполненные заказы дебиторская задолженность на большинстве предприятий растет. Так, в 2005 г. на предприятиях этот показатель по сравнению с 2001 г. увеличился в 2,8 раза. В этой ситуации заводы вынуждены брать кредиты. Общие объемы кредиторской задолженности по предприятиям региона в 2005 г. увеличились почти в 2 раза по сравнению с 2001 г.. Однако заводы не имеют просроченных налоговых платежей и ежегодно получают положительный финансовый результат. Общая численность производственного персонала по сравнению с 2001 годом практически не изменилась.

Официальные данные о состоянии судостроительно-судоремонтных заводов Западного бассейна в ответ на неоднократные запросы СОПС не поступили. Исключение – ОАО «Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь», ООО «Светловский судоремонтный завод» и Судостроительная компания «Балтсудосервис».

2.5. Азово-Черноморский регион

В Азово-Черноморском регионе расположено 17 судостроительных и судоремонтных предприятий. Наиболее крупные из них:

ЗАО «Азовская судоремонтная компания»;

ОАО «Новороссийский судоремонтный завод»;

ОАО «Туапсинский судоремонтный завод»;

ЗАО «Азовская судостроительная верфь»;

ОАО «Таганрогский судоремонтный завод»;

ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод «Мидель»,

а также ряд других малых судостроительных и судоремонтных предприятий, таких как «Сочинский судоремонтный завод», «Темрюкский судоремонтный завод», АООТ «Азовремфлот», ЗАО «Красный Дон», ОАО «Моряк», ОАО «Прибой», ЗАО «Риф», ОАО «Ростовское ЦПКТБ «Стапель», производственное коммерческое предприятие «Судоремонтник».

Специализация и объемы выполняемых работ предприятиями Азово-Черноморского региона

ЗАО «Азовская судоремонтная компания». Предприятие расположено в Ейске Краснодарского края. Причальная линия длиной 202 м. Завод располагает судоподъемным комплексом, позволяющим осуществлять подъем судов водоизмещением до 400 т, и слипом, оснащенным монтажным башенным краном г/п 6,5 т. Стапельные места оснащены кранами г/п до 32 т. Предприятие имеет основные цехи: судо-корпусный, механический, кузнечно-штамповочный,

по производству изделий из стеклопластика, а также блок вспомогательных участков. Общая численность инженерного и производственного персонала составляет 118 человек.

Завод способен осуществлять комплексные ремонты всех типов судов водоизмещением до 400 т, рыболовных сейнеров РС-300 проекта 388М, серийных сейнеров пр. 13300, приемотранспортных судов типа ПТС, ПТР и др., а также выполнять отдельные работы по ремонту главных двигателей, винторулевых комплексов, систем и механизмов. Наряду с судоремонтом завод занимается строительством судов. Так с 1980 по 1994 гг. построено и сдано в эксплуатацию три рыболовных катамарана пр. 1335 и 24 сейнера пр. 1330. Во второй половине 2004 г. на базе этого ФГУП было создано ЗАО «Азовская судоремонтная компания». В 2004 г. компанией отремонтировано 13 судов и построено 104 бассейна типа И11А-2. В первой половине 2005 г. отремонтировано шесть судов, построено 59 ед. бассейнов.

Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия за период 2004 г. – первую половину 2005 г. представлена в таблице 46.

Таблица 46

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ЗАО «Азовская судоремонтная компания»
за период 2004 г.– первую половину 2005 г.**

Показатели	Г о д ы	
	2004	01.07.05
Объем производства (тыс. руб.)	5 724	5 855
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	2 583	1 561
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	18 766	1 544
Налоговые платежи в бюджеты (тыс. руб.)	1 606	1 255
Прибыль (убыток) (тыс. руб.)	29	-1 053
Стоимость норма/часа (руб.)	150,17	168,27
Численность работающих (чел.)	80	118

В первом полугодии 2005 г. по сравнению с 2004 г. наметился незначительный рост объема производства, который составил 5 855 тыс. руб. При этом дебиторская задолженность снизилась в 1,6 раза и составила 1561 тыс. руб., а кредиторская задолженность – в 12 раз. Стоимость сметного часа составила 168,27 руб. Среднесписочная численность работников увеличилась до 118 человек.

ОАО «Новороссийский судоремонтный завод». Предприятие расположено на восточной стороне Новороссийского порта. Завод является судоремонтным предприятием, осуществляющим комплексные ремонты крупнотоннажных морских судов торгового флота, а также всех типов судов других ведомств. Представляет собой хорошо оснащенное судоремонтное предприятие. Имеет в своем составе два плавучих дока, грузоподъемностью 30 000 т и 60 000 т. Длина причалов, оборудованных порталными монтажными кранами грузоподъемностью до 32 т, обеспечивает стоянку крупнотоннажных судов. Численность производственного персонала

1858 человек. Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия за период 2001–2005 гг. представлена в таблице 47.

Таблица 47

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ОАО «Новороссийский судоремонтный завод» за период 2001–2005 гг.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Объем производства (тыс. руб.)	810 115	997 249	730 941	605 728	649 147
Судоремонт (% от общего объема производства)	64,3%	60,2%	47%	23%	26,3%
Перегрузочное производство (% от общего объема производства)	32,4%	33,2%	50%	71,6%	70%
Прочие услуги (% от общего объема производства)	3,3%	6,6%	3%	5,4%	3,7%
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	82 140	97 886	61 136	118 268	84 742
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	171 061	275 606	160 597	100 682	88 509
Налоговые платежи в бюджеты (тыс. руб.)	74 586	116 740	127 485	163 948	141 897
Численность работающих (чел.)	3 803	3 261	2 889	2 183	1 858

Объем производства в 2005 г. уменьшился по сравнению с 2001 г. в 1,2 раза и составил 649 147 тыс. руб. Объемы судоремонта из года в год снижаются, а перегрузочное производство постоянно растет. Последнее занимает 70% в общем объеме производства завода. При этом дебиторская задолженность практически осталась на уровне 2001 г. – 84 742 тыс. руб., а кредиторская задолженность в 2005 г. уменьшилась по сравнению с 2001 г. почти в 2 раза. На протяжении пяти лет предприятие имеет незначительные, но вместе с тем положительные финансовые результаты. Численность работающих в 2005 г. по сравнению с 2001 г. уменьшилась в 2 раза.

ОАО «Туапсинский судоремонтный завод». Предприятие расположено в Туапсе Краснодарского края. Завод специализируется на комплексе работ по ремонту корпусных конструкций, судовых устройств, трубопроводов, палубных механизмов, осуществляет доковые ремонты, ремонт механического оборудования судов ВМФ, ФСБ России, рыбопромысловых судов и судов других ведомств, а также выполняет модернизационные работы. Вместе с тем, на предприятии налажено производство судовых запасных частей. Портфель заказов обеспечивает стабильную работу предприятия. Завод за период с 2001 г. до настоящего времени загружен и полностью использует свои производственные мощности. В общем объеме производства судоремонт составляет в среднем 50%. За этот период предприятие отремонтировало 204 судна в том числе: кораблей ВМФ – 22 единицы, ФСБ – 85 единиц, а также 97 единиц судов других ведомств.

Основные заказчики предприятия и структура выпуска продукции в период 2001–2005 гг. отражены в таблице 48.

Производственная финансово-экономическая деятельность завода за период 2001 - 2005 гг. представлена в таблице 49.

**Основные заказчики и структура выпуска продукции
ОАО «Туапсинский судоремонтный завод»
в период 2001–2005 гг. (ед.)**

	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
ВМФ	3	3	5	4	7
ФСБ	13	18	17	21	16
Прочие	22	25	22	12	16

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ОАО «Туапсинский судоремонтный завод» за период 2001–2005 гг.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Объем производства (тыс. руб.)	160 332	179 286	223 590	236 489	262 085
Судоремонт (% от общего объема производства)	45,4%	48,0%	45,3%	51,0%	52,8%
Производство судовых запасных частей к ДВС (% от общего объема производства)	49,9%	42,9%	38,0%	37,6%	40,2%
Прочие работы, услуги (% от общего объема производства)	4,7%	9,1%	16,7%	11,4%	7,0%
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	6 13	18 997	22 238	14 910	18 677
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	13 749	20 120	26 837	17 334	10 406
Налоговые платежи в бюджеты (тыс. руб.)	26 243	17 337	32 137	23 567	26 041
Прибыль (убыток) (тыс. руб.)	14 128	1 901	10 367	5 108	19 635
Стоимость норма/часа (руб.)	29,6	30,72	37,8	40,51	250
Численность работающих (чел.)	1 204	1 178	1 127	1 055	1 002

Объем производства в 2005 г. увеличился по сравнению с 2001 г. в 1,63 раза и составил 262 085 тыс. руб. При этом дебиторская задолженность увеличилась в 3,0 раза, а кредиторская – уменьшилась в 1,3 раза. На протяжении четырех лет предприятие работает достаточно стабильно и имеет положительные финансовые результаты. Несмотря на имеющуюся дебиторскую задолженность в сумме 18 677 тыс. руб., предприятие по итогам 2005 г. вышло на положительный баланс. Однако стоимость норма/часа по отношению к 2001 г. возросла в 8,4 раза и в 2005 г. составила 250 рублей. Среднесписочная численность работающих в 2005 г. по отношению к 2001 г. уменьшилась на 202 чел.

ЗАО «Азовская судостроительная верфь». Предприятие расположено в Азове Ростовской области. Верфь располагает всеми необходимыми видами производства для строительства и ремонта малотоннажных судов. Имеет два причала по 150 м, оснащенных тремя плавкранами г/п 56 т с вылетом стрелы 30 м и одним плавкраном г/п 16 т с вылетом стрелы 30 м, достроечный причал с порталным краном типа «Форель» г/п 3 т, судоподъемным сооружением г/п 160 т, две судоподъемные тележки г/п 80 т. Протяженность подводной части слипа 70 м и надводной – 74 м. На территории верфи расположены основные цеха, оборудованные средствами технологического оснащения для судостроения. В них производится сборка и испытание корпусов судов, монтаж и испытание судовых устройств, оборудования, систем и трубопроводов, механизмов, гребных устройств и сосудов, работающих под давлением. Имеются также

вспомогательные производства, ремонтно-механический цех, инструментальный участок, участок стального тонкого литья по выплавляемым моделям, которые полностью обеспечивают производственный цикл.

На протяжении многих лет предприятие, имея свидетельство РС № 99. 136.185, осуществляет строительство малотоннажного флота для рыбной отрасли, морских буксиров проекта 14970, траулера, транспортных рефрижераторных судов, плавучих рыбозаводов (СЧС-225 проекта 13301), рыболовных сейнеров (РС-300), производственно-транспортных рефрижераторов (ПТР проектов 388, 388М). Одновременно верфь осуществляет комплексные ремонты всех судов данного класса. Численность производственного персонала составляет 850 человек.

ОАО «Таганрогский судоремонтный завод» расположено в Таганроге Ростовской области. Завод располагает всеми необходимыми производственными мощностями, оборудованием и технологиями для осуществления комплекса судоремонтных работ, докования судов и их переоборудования. Предприятие производит ремонт корпусных конструкций, судовых устройств, трубопроводов, палубных механизмов, ремонт механического и технологического оборудования, а также осуществляет модернизационные работы. В течение продолжительного времени завод осуществлял техническое обслуживание и ремонт рыбопромысловых судов, находящихся в эксплуатации на Азово-Черноморском бассейне. На предприятии налажено также производство судовых запасных частей, в том числе к дизельным двигателям и вспомогательным механизмам. Общая численность работающих составляет 350 человек.

Если до 1992 г. ВРПО «Азчеррыба» стабильно обеспечивало загрузку завода, то с началом экономической реформы и переходом к рыночным отношениям предприятие оказалось не готовым к работе в новых условиях. Государственный рыбопромысловый флот распался на частные рыбопромысловые компании, и заводу пришлось самостоятельно формировать портфель заказов.

Из-за отсутствия должной загрузки, завод продолжает находиться в сложном положении. Судоремонтные и судостроительные работы предприятие не производит. Его деятельность в настоящее время заключается в перевалке сельскохозяйственной продукции (зерно, подсолнечник) через свои два зерновых терминала в Азове и в перегрузке мазута через собственный мазутный терминал в Таганроге.

ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод «Мидель» расположено в г. Аксай Ростовской области. Завод является одним из прогрессивных судоремонтных предприятий Северного Кавказа. Предприятие имеет производственные участки для ремонта винто-рулевых комплексов (ВРК), двигателей, доннозаборной арматуры, электрооборудования. На территории завода расположен слип типа «Г-300» с откатной горизонтальной площадкой, позволяющей

размещать и одновременно производить ремонт судов длиной до 145 м, весом до 3 000 т и шириной до 17 м.

Завод специализируется на ремонте сухогрузных судов мощностью до 3 000 л.с., буксиров мощностью до 3 000 л.с., танкеров грузоподъемностью 2 500 т, барж грузоподъемностью 2 500 т и ряда малотоннажных судов. Численность производственного персонала 128 человек.

Предприятие владеет передовыми технологиями и оборудованием для термопескоструйной очистки корпусов судов. Завод является официальным представителем корпорации «International Paint Ltd», являющейся мировым лидером по производству лакокрасочных, порошковых и защитных покрытий, применяемых в судоремонте, строительстве и других отраслях промышленности. Совместное отслеживание процессов очистки и окраски привело к значительному увеличению надежности защиты корпусов судов. Завод сертифицирован Российским морским и Речным регистрами.

Предприятие осуществляет комплектацию судов приборами и механизмами ведущих мировых фирм, производит ремонт и модернизацию судов методами, соответствующими всем современным международным требованиям.

Стоимость ремонтных и модернизационных работ ниже европейских. Придерживаясь политики привлечения заказчиков, предприятие имеет возможность предоставлять заказчикам отсрочки расчета за выполненные работы сроком до трех месяцев. Структура выпуска продукции предприятием в период 2001–2005 гг. отражена в таблице 50.

Производственная финансово-экономическая деятельность завода за период 2001–2005 гг. представлена в таблице 51.

Таблица 50

**Структура выпуска продукции
ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод «Мидель»
в период 2001–2005 гг. (%)**

Продукция	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Сухогрузные суда	76	70	60	54	45
Танкера	14	23	19	32	36
Буксиры	5	7	17	7	12
Баржи	5	–	4	7	7

Таблица 51

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод «Мидель»
за период 2001–2005 гг.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Объем производства (тыс. руб.)	77 600	86 828	139 763	155 510	164 829
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	11 304	11 636	21 127	23 258	37 533
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	22 019	29 219	43 151	44 161	51 405
Налоговые платежи в бюджеты (тыс.)	3 475	8 360	21 893	26 861	21 872

руб.)					
Прибыль (убыток) (тыс. руб.)	2 357	5 884	9 121	6 286	9 939
Стоимость норма/часа (руб.)	345	347	351	352	375
Численность работающих (чел.)	361	157	139	162	168

На протяжении пяти лет на предприятии из года в год постоянно растут объемы производства. Так, в 2005 г. по сравнению с 2001 г. этот показатель увеличился в 2,1 раза и составил 164 829 тыс. руб. Вместе с тем, дебиторская и кредиторская задолженности имеют значительный рост. Например, в 2005 г. по сравнению с 2001 г., дебиторская задолженность увеличилась в 3,3 раза, а кредиторская – в 2,3 раза. Стоимость норма/часа по сравнению с 2001 г. увеличилась незначительно – на 30 руб. - и в 2005 г. составила 375 рубля. Несмотря на все отрицательные моменты, предприятие стабильно в течение пяти лет работает с прибылью, при этом численность работающих в 2005 г. по сравнению 2001 г. уменьшилась в 2,1 раза.

Таким образом, в целом анализ состояния деятельности судостроительных и судоремонтных предприятий Азово-Черноморского региона за последние пять лет позволил определить характерные черты, которые обобщенно могут быть сведены к следующему.

Деятельность предприятий региона характеризуется незначительным ростом объема производства. Так, в 2005 г. этот показатель вырос по сравнению с 2001 г. в 1,4 раза. В 2004–2005 гг. в регионе появились признаки начала развития судостроения. Вместе с тем, объемы судоремонта из года в год снижаются и в 2005 г. уменьшились по сравнению с 2001 г. в 1,5 раза. Дебиторская задолженность по предприятиям в 2005 г. по сравнению с 2001 г. увеличилась в 1,4 раза. Как положительный фактор необходимо отметить снижение кредиторской задолженности, в 2005 году она уменьшилась в 1,4 раза по сравнению с 2001 г.

Производственные финансово-экономические показатели деятельности предприятий региона в 2001–2005 гг. приведены в таблице 52.

В целом ситуация на судоремонтных предприятия региона достаточно сложная. Производственные мощности загружены в среднем на 50%. Некоторые судоремонтные заводы из-за отсутствия заказов по прямому профилю своей деятельности организуют на своих производственных площадях перегрузочное производство, как пример ОАО «Таганрогский судоремонтный завод», ОАО «Новороссийский судоремонтный завод», где оно занимает 70% в общем объеме. Из года в год на предприятиях идет сокращение численности работающих. Так, в 2005 г. численность по сравнению с 2001 г. сократилась в 1,5 раза.

Таблице 52

Производственные финансово-экономические показатели деятельности предприятий Азово-Черноморского региона в 2001–2005 гг.

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Объем производства (тыс. руб.)	1 217 329	1 444 490	1 406 348	1 747 406	1 736 908
Судостроение (% от общего объема производства)	-	-	-	0,16%	0,17%

Судоремонт (% от общего объема производства)	55%	53%	41,5%	24%	27,4%
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	99 642	128 614	104 579	159 108	142 625
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	207 079	325 134	230 728	181 124	152 059
Общая прибыль (убыток) (тыс. руб.)	16 475	7 781	19 492	11 465	28 546
Численность работающих (чел.)	7 556	6 592	6 068	5 509	5 379

2.6. Каспийский регион

В Каспийском регионе расположено 14 судостроительных и судоремонтных предприятий. Наиболее крупные из них:

ОАО ПП «Астраханская судостроительная верфь»;

ОАО Судостроительный завод «Красные баррикады»;

ОАО «Астраханский корабел»;

ОАО «Мумринский судоремонтный завод»;

ОАО «Первомайский судоремонтный завод»;

ФГУП «Северо-Каспийское морское пароходство»;

«ВОЛГОТАНКЕР» – ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод им. Ленина»;

ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод им. Урицкого»;

ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод им. 3-го Интернационала»;

а также ряд других средних и малых судостроительных и судоремонтных предприятий, таких как: «Астраханский ремонтно-механический завод «Каспреммаш», ОАО «Волго-Каспийский судоремонтный завод», «Зеленгинский судоремонтный завод», судостроительное предприятие «Эллинг»;

Специализация и объемы выполняемых работ предприятиями Каспийского региона

ОАО ПП «Астраханская судостроительная верфь» расположено в Астрахани. С началом экономической реформы «Астраханская судостроительная верфь» попала в сложное положение. Руководство верфи приложило немало усилий, чтобы сохранить предприятие, и с 1999 г. верфь снова восстановила свою производственную деятельность, а уже в 2003 г. обеспечила 11,4% объема судостроительной продукции в Астраханской области.

Основным видом деятельности верфи является судостроение, которое составляет 95% всего объема производства. Параллельно верфь осуществляет ремонт и техническое обслуживание судов от 1 000 до 2 500 регистровых тонн, как морского, так и рыболовного флота, а также выполняет заказы по изготовлению продукции машиностроения. Численность работающих в 2001 г., составила 400 человек.

За период с 2001 по 2003 гг. верфью было построено, модернизировано, отремонтировано и реализовано более 120 морских и речных судов, в том числе: два малых рыболовных траулера новейшего проекта 21280 для рыбаков Севера, которые стали вполне конкурентоспособными с

судами, построенными на западных верфях, три научно-исследовательских судна, три рыболовных судна проекта 01340 РС, буровая платформа для Каспия, уникальная плавучая насосная станция для ОАО «Каучуксульфат». Построены 95 единиц самоходных понтонов-толкачей проекта 07553 для Росрезерва. В декабре 2004 г. последние 16 единиц были сданы Заказчику в установленные соглашением сроки, построен теплоход для обслуживания судоходной навигационной обстановки для Астраханского филиала ФГУП «Росморпорт». В 2005 г. закончено строительство наливного многофункционального природоохранного судна г/п 1 000 т проекта 001RST02, построены и модернизированы различные паромы, брандвахты, дебаркадеры, рыбные садки. Наряду с этим верфь выпустила различную продукцию производственно-технического назначения.

Объем производства в 2001 г. составил 70 573 тыс. руб., в 2002 г. – 85 633 тыс. руб. и в 2003 г. – 260 948 тыс. руб. По сути, наращивание объемов производства и отгруженной продукции происходило до 2004 г.. Несмотря на дебиторскую задолженность в 2003 г. в 31 205 тыс. руб., выросшую по сравнению с 2001 г. почти в 30 раз, предприятие впервые за 3 года вышло на прибыль в 87 тыс. руб. Стоимость норма/часа составила 40 руб. Однако, начиная с 2004 г., объемы резко снизились, и для предприятия наступил трудный период. Объем производства в 2004 г. составил уже 40 564 тыс. руб.

Работая на перспективу, руководство верфи еще в 2001 г. выступило с предложением осуществлять строительство малых рыболовных сейнеров проекта 21280, созданного ЦКБ «Лазурит» (г. Нижний Новгород) на лизинговой основе. Верфь на отвлеченные собственные оборотные и кредитные средства в объеме 36 млн руб. построила два головных малых рыболовных траулера. Суда были оснащены современным энергетическим, рыбопромысловым, рыбопоисковым, навигационным спутниковым оборудованием, которое позволяло им работать круглогодично с универсальным промысловым снаряжением в пределах 200 - мильной зоны в Баренцевом и Белом морях, а также в других бассейнах. На первых двух головных судах верфь выполнила все рекомендации Приемной комиссии, что значительно улучшило их эксплуатационные характеристики. Приемная комиссия высоко оценила качество этих судов и рекомендовала их к серийному строительству. Суда прошли экономическую экспертизу Гипрорыбфлота и ЦНИИ им. акад. Крылова. После полугодовой эксплуатации малых рыболовных сейнеров проекта 21280 («Звезда рыбака» и «Звезда удачи») в СПК Рыбакколхоза «Ударник» состоялся расширенный технический совет, который рассмотрел итоги работы этих судов. Суда признаны современными, соответствующими условиям эксплуатации на Баренцевом море. Появились первые потенциальные заказчики, которые поняли, что при получении квот в объеме 800–1000 т трески и 15–20 тыс. штук крабов ежегодно полная окупаемость этих судов будет менее пяти лет, что серьезно улучшит экономику лизинговой системы строительства и эксплуатации, а также гарантирует подтверждение заказов на эти суда. Практически первый заказ на серийное строительство 20 единиц судов этого проекта

принадлежал верфи, и были обоснованы перспективы заключения контрактов через ОАО «Росагролизинг» за счет возвратных бюджетных средств.

Дальнейшее продолжение этого варианта было связано с выделением квот судовладельцам, заказывающим суда этой серии, уточнением цены серийных судов в объеме 2.300 тыс. долларов в универсальном варианте, увеличением сроков лизинга до 7–10 лет, обеспечением возвратным финансированием через лизинг. Чтобы выиграть тендер на строительство судов данного проекта, верфь приняла на себя оплату технического проекта и разработку рабочей конструкторской документации, а также выполнение ряда дополнительных работ. Эти затраты составили 12 млн рублей, которые верфь намерена была возместить через заказчиков последующих судов. Неоднократные обращения руководства верфи к Правительству Российской Федерации о решении вопроса выделения квот на вылов рыбы потенциальным заказчикам на период окупаемости судов, в течение 5 лет, приобретаемых у верфи, по лизинговой схеме положительных результатов не дали. Правительство России не поддержало предложение верфи, тем самым лишило заказчиков возможности заказывать строительство этих судов.

Другим немаловажным фактором, повлиявшим на неудовлетворительное финансовое положение предприятия, явилось следующее. В августе 2003 г. Центральное окружное управление Росрезерва, заключив с верфью Договор поставки № НЮ-714 МР/46 на замену материальных ценностей мобилизационного резерва для государственных нужд, взяло на себя обязательство произвести предоплату «Поставщику» и в дальнейшем осуществлять поэтапное финансирование за поставляемую продукцию. Однако свои обязательства Управление не выполнило. После предоставления верфью банковской гарантии Управление только спустя месяц перечислило авансовый платеж, тем самым сорвало сроки выполнения государственного контракта. Дальнейшее авансирование также произведено не было, но, тем не менее, в соответствии с контрактом верфь отгрузила и доставила на базу ответственного хранения № 56 в г. Тутаев Ярославской области 19 понтонов-толкачей на общую сумму, превышающую авансовый платеж. На верфи оставалось еще 22 толкача в разной степени готовности, что подтверждено актом проверки комиссии Российского агентства по государственным резервам от 30 января 2004 г. Управление продолжало не выполнять взятые на себя обязательства по поэтапному финансированию работ и в тоже время обоснованно не отказывалось от исполнения договора. Тем самым был нарушен технологический цикл строительства и отгрузки толкачей. Верфь в течение восьми месяцев, начиная с момента проверки затрат комиссией Росрезерва с 28–30.01.04 г., добивалась у руководителя Росрезерва решения об использовании задела для двадцати двух толкачей и возмещения затрат на подготовку производства в сумме 4 996 тыс. рублей. Однако положительного решения Росрезервом так и не было принято. При необходимости уплачивать налоги и зарплату в обстановке неплатежей, руководство судовой верфи вынуждено было согласиться на перезаключение договора по изготовле-

нию лишь 16 толкачей по цене на 40% ниже, чем предусматривалось начальным договором. Собственные и заемные средства, которые предприятие затратило на развертывание производства по договору на поставку 46 толкачей, привели судовой верфь к финансовому краху, в результате восемь месяцев работникам не выплачивалась заработная плата. Уволились ведущие инженеры и квалифицированные рабочие. Численность работающих сократилась почти в 2 раза и в первом полугодии 2005 г. составила 217 человек. Предприятие задолжало государству по налогам, а также поставщикам и контрагентам. Верфь на протяжении 2001–2003 гг. боролась за эти заказы, бралась за выполнение их в совершенно невозможные сжатые сроки, надеясь в перспективе получить заказ на плановое строительство более 2500 толкачей в мобрезерв. Однако в феврале 2005 г. Росрезервом был проведен тендер, в результате которого строительство 75 самоходных понтонов-толкачей было передано другому заводу.

Третий крупный проект 2003–2004 гг. – строительство наливного многофункционального природоохранного судна проекта 001RST02 грузоподъемностью 1 000 тонн на экспорт для Судовладельческой Компании «VLAD MARINE TRADING LTD» (Одесса) – верфь выполняла преимущественно за собственные средства. Заказчик оплачивал работы по факту их выполнения. Это судно – первое в многофункциональном плавучем природоохранном комплексе Каспия (МФППК). В настоящее время оно проходит морские испытания. Актуальность внедрения МФППК вызвана назревшей необходимостью срочных природоохранных мер на Каспии, вследствие активного развития нефтяного промысла, фактического состояния его загрязнения, оцениваемого специалистами только по нефтяным углеводородам, как превышающего примерно в 3 раза установленный уровень. Затратив собственные финансовые средства на подготовку производства и освоение строительства головного судна, верфь надеется получить заказ еще на два таких же судна, однако вопрос о продолжении строительства еще не решен.

Основные типы построенных, модернизированных судов и других объектов верфью в период 2001–2005 гг. представлены в таблице 53. Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия приведена в таблице 54.

Таблица 53

**Основные типы построенных, модернизированных судов и других объектов
ОАО ПП «Астраханская судостроительная верфь» в период 2001–2005 гг. (ед.)**

Продукция	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Малое рыболовное судно прибрежно-морского промысла пр. 21280			2		
Глубокая модернизация НИС «Морской Геотехник»			1		
НИС проекта 01340	1				
ПТР проекта 01340 РС		3			
Толкач-секции проект 07553	25	5	49	16	
Несамходная насосная станция			1		
Брандвахта проекта 70070			1		
Самоходная плавучая платформа			1		

Теплоход проекта 11005				1	
Рыбоводные садки				5	
Бударки проекта РБ 25.5	8	2			
Модернизация проекта 001RST02					1

Таблица 54

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ОАО ПП «Астраханская судостроительная верфь»
за период 2001–2005 гг.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Объем производства (тыс. руб.)	70 573	85 633	260 948	40 564	2 410,4
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	1 046	28 790	31 205	16 659	13 301,4
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	28 445	30 132	61 192	47 559	103 442
Налоговые платежи в бюджеты (тыс. руб.)	15 902	19 588	27 692	15 324	2 615
Прибыль (убыток) (тыс. руб.)	-1 995	- 6 879	87	-15 821	-1 855
Стоимость норма/часа (руб.)	30	400	65	65	100
Численность работающих (чел.)	260	350	456	319	190

Начиная с 2001 г. до 2004 г. верфь постепенно наращивала объемы производства. Самый высокий уровень этого показателя был достигнут в 2003 г., который превзошел уровень 2001 г. в 3,4 раза и составил 260 948 тыс. руб. Это был единственный год, когда предприятие по итогам имела минимальный положительный баланс. Однако в 2004 г. объем производства резко сократился почти в 6,5 раз и в 2005 г. составил всего 2 410,4 тыс. руб. При этом дебиторская задолженность в 2005 г. по сравнению с 2001 г. увеличилась в 12,7 раза и кредиторская – в 3,6 раза. Стоимость норма/часа в 2005 г. увеличилась по сравнению с 2001 г. в 3,3 раза и составила 100 руб. Численность производственного персонала сократилась почти на 27%.

ОАО «Судостроительный завод «Красные баррикады». Завод расположен в поселке городского типа Красные баррикады Икрянинского района Астраханской области. Верфь располагает всеми необходимыми видами производства для строительства морских и речных судов, а также их переоборудования. Имеет стапельное производство, оснащенное двумя мостовыми кранами г/п 100 т, одним – г/п 50 т. Стапельные площадки обслуживаются порталными кранами г/п 16 т и г/п 80 т, стапельными тележками 75 т. Спуск корпусов судов осуществляется с помощью гребенчатого слипа на девяти косяковых тележках г/п 200 т каждая. Достройка судов осуществляется у достроечной набережной длиной 200 м, оснащенной порталным краном г/п 10 т и у набережной тяжеловесов, оснащенной порталным краном г/п 80 т. На территории верфи расположено корпусообрабатывающее производство, сборочно-сварочное, трубообрабатывающее, механомонтажное, окрасочное, а также производство по изготовлению изделий изоляции.

Верфь в основном специализируется на строительстве судов технического флота (крановые суда, плавучие буровые установки), танкеров-заправщиков проекта 00120, изготовлении подъемных сооружений. Одновременно завод осуществляет комплексные ремонты морских и речных судов различных классов и типов с максимальными габаритами: длина – 130 м, ширина

16 м и доковый вес до 2 000 т., а также ремонт подъемных сооружений. Кроме этого, предприятие занимается изготовлением брашпилей Б-3.

Основные типы судов и других объектов, построенных заводом в 2001–2005 гг., приведены в таблице 55.

Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия за период 2001–2005 гг. представлена в таблице 56.

Таблица 55

**Основные типы судов и других объектов, построенных
ОАО Судостроительный завод «Красные баррикады» в 2001–2005 гг. (ед.)**

Продукция	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Баржа пр. 051	1				
Танкер пр. 00120				1	
Баржа пр. 82380		2	2		
Баржа ледовой защиты		1	1	1	
Баржа ЕЕР пр. 996			1		
ПБУ «Исполин»					1
ПБУ «Обская»				1	
Баржа пр. 318					3
Баржа 10141					1
Баржа НУР			1		
Баржа «Шапагат»			1		
Баржа пр. 5110					1
Баржа «SAIPEM»					1
Итого	1	3	5	3	7

Таблица 56

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ОАО Судостроительный завод «Красные баррикады»
за период 2001–2005 гг.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Объем производства (тыс. руб.)	180 698	228 135	906 921	355 313	505 652
Судостроение (% от общего объема производства)	100%	100%	100%	100%	100%
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	17,7	44,1	94,4	74,7	88,3
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	265,8	566,8	1 071,8	943,6	818,8
Налоговые платежи в бюджеты (тыс. руб.)	35,5	77,6	83,5	30,3	62,8
Прибыль (убыток) (тыс. руб.)	2,9	7,6	14,0	33,0	18,0
Стоимость норма/часа (руб.)	32	38	42	46	50
Численность работающих (чел.)	1 322	1 346	1 536	1 644	1 583

На протяжении трех лет на предприятии из года в год постоянно росли объемы производства. Так, в 2003 г. был достигнут самый высокий уровень – 906 921 тыс. руб. Последующие годы объемы производства имели тенденцию к снижению. Однако в 2005 г. по сравнению с 2001 г. объем производства увеличился в 2,8 раза и составил 505 652 тыс. руб. Вместе с тем, дебиторская и кредиторская задолженности существенно выросли. Например, в 2005 г. по сравнению с 2001 г. дебиторская задолженность увеличилась в 5 раз, а кредиторская – в 3 раза. Стоимость норма/часа по сравнению с 2001 г. увеличилась незначительно и в 2005 г. составила 50

руб. Несмотря на все негативные моменты, предприятие в течение пяти лет работает с положительным балансом. Численность работающих в 2005 г. по сравнению 2001 г. увеличилась на 261 чел.

ОАО «Астраханский корабел». Предприятие расположено в Астрахани. Являясь правопреемником АОЗТ «Морской судостроительный завод», оно располагает всеми необходимыми видами производства для строительства и ремонта морских и речных судов, корпусов танкеров-химовозов, танкеров класса «река-море», а также различных типов барж. По запросам предприятий и фирм изготавливает металлоконструкции. Численность работающих в 2001 г. составляла 850 человек.

Структура предприятия по выпуску продукции в период с 2001 г. по первую половину 2005 г. представлена следующим образом: судостроение – 52%, судоремонт – 21%, изготовление металлоконструкций для морских буровых установок, в том числе для пр. «Сахалин-2» – 22%, и прочая продукция – 5%.

За этот период предприятием построены: сухогруз проекта 00221 (дедвейт 4 492 т, длина 93 м); нефтеналивная баржа пр. 82380 – 2 ед. (грузоподъемность 4500 т, длина 106 м); носовая оконечность поддерживающего понтона для кранового судна «Исполин»; спонсон пр. 996 – 2 ед.; баржа-площадка пр. 03060 – 2 ед. (грузоподъемность 3600 т, длина 102 м). Одновременно предприятие выполнило достройку ледокольного судна-снабженца «Tulrag» (длина 94 м), буксировщиков-снабженцев «M.V. Juga» и «M.V. Islay» (длина 74 м), произвело ремонт плавкрана «Богатырь», а также ремонтные работы различного объема и сложности на 26 единицах судов (сухогрузы и танкеры «река-море»).

В составе оффшорных проектов предусмотрено изготовление металлоконструкций механического оснащения для двух железобетонных оснований гравитационного типа (проект «Сахалин-2») общим весом 2 500 т, демонтажные работы и подготовка к модернизации базового полупогружного несущего корпуса (БПНК) «Шельф-7». В 2005 г. на предприятии осуществлялись строительство корпуса танкера-химовоза пр. 30588 (вес корпуса 1200 т, длина 100 м), технологической баржи, входящей в комплекс оборудования для Кашаганского месторождения, а также изготовление секций ледовой защиты и кронштейнов для свай на БПНК «Шельф-7».

Предприятие ежегодно выплачивает в бюджеты всех уровней более 80 млн руб.

Численность производственного персонала в 2005 г. увеличилась по сравнению с 2001 г. на 450 человек и достигла 1300 чел.

ОАО «Мумринский судоремонтный завод» расположено в поселке Мумра, Икрянинского района Астраханской области. Предприятие располагает ремонтным причалом длиной 220 м, оснащенный двумя порталными кранами г/п 10 т и 32 т, плавучим доком г/п 2200 т (длина стапель-палубы – 74,9 м, габаритная – 104,3 м). На территории завода расположены

производственные цеха: дизельно-механический, механический, электроцех и кузнечное производство.

Предприятие осуществляет комплексные ремонты среднетоннажных морских, рыболовных и речных судов (РДОС типа «Моряна», РДОМС типа «Волга», РМС типа «Каспий», ЖМЗ пр. 1375, СРТМ-502ЭМ, ПТР пр. 01340, ПТР-225, ДБЭ-150 пр. 697, речные буксиры мощностью 1000 л.с.).

Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия за период 2001 г. и 2005 г. приведена в таблице 57.

Таблица 57

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ОАО «Мумринский судоремонтный завод» в 2001 г. и 2005 г.**

Показатели	Г о д ы	
	2001	2005
Объем производства (тыс. руб.)	7 288	7 143
Объем судоремонта (% от общего объема производства)	100%	100%
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	2 400	3 250
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	1 992	2 500
Налоговые платежи в бюджеты (тыс. руб.)	1 586	1 268
Прибыль (убыток) (тыс. руб.)	279	160
Численность работающих (чел.)	267	78

Мумринский судоремонтный завод, как и большинство судоремонтных заводов, в течение ряда лет испытывает как финансовые трудности, так и сложности в части формирования портфеля заказов. Однако, несмотря на это, предприятию удалось по итогам 2001 г. выйти с положительным балансом. В 2005 года объем производства несколько снизился по сравнению с 2001 г. на 2,0%, дебиторская и кредиторская задолженности увеличились в 1,35 раза и 1,25 раза соответственно. 2005 год завод закончил с положительным балансом, прибыль составила 160 тыс. руб. Численность производственного персонала в 2005 г. по сравнению с 2001 г. сократилась на 189 человек.

ОАО «Первомайский судоремонтный завод» расположено в Астрахани. Предприятие располагает всеми необходимыми производственными мощностями, оборудованием и технологиями для проведения комплексных ремонтов и технического обслуживания судов, а также их модернизации и переоборудования. На территории завода расположены основные цехи: по ремонту корпусов судов, судовых устройств, палубных механизмов; ремонту винторулевых комплексов и донно-заборной арматуры; монтажу и ремонту дизелей мощностью до 1000 л.с., дизель-генераторов, вспомогательных механизмов, трубопроводов и судовых систем, холодильных машин и насосов; монтажу и ремонту электрооборудования, энергетических машин. На предприятии имеются также вспомогательные производства: по ремонту топливной аппаратуры дизелей; изготовлению судового такелажа и чугунного литья.

Основная специализация предприятия – проведение комплексных ремонтов малотоннажных рыбопромысловых и транспортных судов (типа «Моряна», «Волга», РМС типа «Каспий», ЖМЗ пр. 1375, СРТМ 502ЭМ, ПТР-50 пр. 013040, ПТС-225, Колонок пр. 1344, танкеров пр. 585), а также буксирных, водолазных, гидрографических, спасательных, дноуглубительных и катеров различного назначения (патрульных, служебно-разъездных). Вместе с тем завод осуществляет докование судов доковым весом до 2500 т и длиной 85 м.

ФГУП «Северо-Каспийское морское пароходство» расположено в г. Астрахани. Его составной частью, обеспечивающей работу пароходства, является промышленное производство. Основная деятельность последнего направлена на проведение комплексных ремонтов и доковок сухогрузных и наливных судов водоизмещением до 10 000 т. Наряду с этим предприятие осуществляет ремонты военных кораблей, рыбопромысловых и рыбоперерабатывающих судов, рефулерных и черпаковых земснарядов, а также служебно-вспомогательных судов различного назначения и других самоходных и несамоходных плавсредств.

Общая длина причалов, где располагается производство, составляет 1 300 м. Причалы оснащены береговыми кранами г/п 15 т (2 шт.) и 10 т (1 шт.). В распоряжении производства находятся судоподъемные сооружения: плавучий док г/п 4 500 т, слип г/п 1 100 т, состоящий из трех стапельных дорожек длиной 152 п.м. каждая, оснащенный порталными кранами г/п 15 т (2 шт.) и г/п 10 т (2шт.), плавучий самоходный кран СПК 52/25 г/п 25 т. На территории промышленной зоны располагаются такие крупные цехи, как механический (1 900 м²), судоремонтный комплексный (2 670 м²), корпусно-сварочный (3 410 м²), деревообделочно-малярный (1 765 м²), литейный (1 080 м²), а также трубопроводный, электромонтажный, кузнечный, ремонтно-строительный и цех по ремонту топливной аппаратуры дизелей. Промпроизводство имеет возможности строительства служебно-вспомогательных судов мощностью ГЭУ до 2 300 л.с. и водоизмещением до 1 000 т, а также различных плавсредств. В период с 2001 г. по первую половину 2005 г. промпроизводством отремонтировано: дноуглубительный флот – рефулерные и черпаковые земснаряды, обслуживающий их вспомогательный флот, автопаромы типа РО-РО, сухогрузные суда (морские и типа «река-море»), рыболовные суда и служебно-вспомогательный флот.

Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия с 2001 г. по первую половину 2005 г. представлена в таблице 58.

Таблица 58

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ФГУП «Северо-Каспийское морское пароходство»
за период 2001 г. – первая половина 2005 г.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	1.07.05
Объем производства (тыс. руб.)	40 990	66 720	56 580	32 974	21 077
Судоремонт	92,5%	95,7%	96,9%	96,8%	97,3%

(% от общего объема производства)					
Судостроение понтонов для СКМП (% от общего объема производства)	3,96%	–	–	–	–
Машиностроение (% от общего объема производства)	1,17%	0,89%	1,1%	–	–
Прочие работы (% от общего объема производства)	2,37%	2,4%	2,0%	3,2%	2,1%
Дебиторская задолженность (тыс. руб.) Кредиторская задолженность (тыс. руб.) Налоговые платежи в бюджеты (тыс. руб.)	Начисление платежей и налогов в бюджеты всех уровней, образование кредиторской и дебиторской задолженности, финансовый результат от производственно-хозяйственной деятельности формируется в целом по пароходству				
Стоимость норма/часа (руб.), в т.ч.	84	131	138	140	157
- для сторонних заказчиков	118	172	250	290	350
- для СКМП	73	114	125	127	130
Численность работающих (чел.)	393	397	370	325	303

Объем производства к 2005 г. по сравнению с 2001 г. сократился на 20% и составил 32 974 тыс. руб. Удельный вес судоремонта в товарной продукции за четыре с половиной года составил 96,8%. Средняя стоимость норма/часа для судов пароходства за этот же период составила 113,8 руб., а для сторонних заказчиков – по сравнению с 2001 г. во втором полугодии 2005 г. возросла почти в 3 раза и составила 350 руб. Численность работающих по сравнению с 2001 г. уменьшилась на 90 человек.

«ВОЛГОТАНКЕР» – ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод им. Ленина» расположен на правом берегу Волги вблизи Астрахани.

Завод основан в 1881 г. шведской фирмой «Братья Нобель». В 1938 г. предприятие вошло в систему организованного Волжского нефтеналивного пароходства и стало осуществлять ремонт теплоходов, нефтеналивных барж и буксирных судов. В период до 1980 г. предприятие постоянно наращивало темпы производства и осваивало новые технологии судоремонта. В настоящее время завод входит в группу компаний «Волготанкер» и занимает ведущие позиции по ремонту судов нефтеналивного флота.

Предприятие располагает двумя плавучими доками грузоподъемностью 4500 т и 1200 т., стапельными площадками и спусковым устройством для строительства и спуска на воду судов с сухим весом до 600 т, двумя кессонами, вспомогательным флотом. Береговая линия оборудована бетонной причальной стенкой и порталными кранами различной грузоподъемности до 40 т. Два плавучих крана грузоподъемностью 5 т и 15 т обеспечивают грузовые операции. На территории завода расположены основные и вспомогательные цехи, в общей сложности 11 цехов.

Основная деятельность предприятия – осуществление текущих ремонтов танкерных и сухогрузных судов класса «река-море», а также морских, рыбодобывающих судов, буксиров, судов технического назначения, различных самоходных и несамоходных барж. Предприятие также выполняет различные модернизационные работы. Вместе с тем завод осуществляет строительство танкеров грузоподъемностью 350 т, буксировщиков мощностью до 600 л.с., плавучих

насосных станций и других судов. Одновременно завод занимается машиностроением и осуществляет капитальные ремонты судовых двигателей.

Продукция предприятия сертифицирована Российским речным регистром и Российским морским регистром судоходства. За время своей работы «Волготанкер» стал надежным партнером многих предприятий в различных регионах России и за рубежом. В числе клиентов и партнеров предприятия: ООО «Судоходная компания «АРК», ООО «Судоходная компания «Палмали», ОАО «Волжское пароходство», ОАО «Амурское пароходство».

Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия за период с 2001 г. по первую половину 2005 г. приведена в таблице 59.

Таблица 59

**Производственная финансово-экономическая деятельность
«ВОЛГОТАНКЕР» – ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод им. Ленина»
за период с 2001 г. – первая половина 2005 г.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	1.07.05
Объем производства (тыс. руб.)	201 717	246 432	332 240	415 209	214 091
Судоремонт (% от общего объема производства) в том числе:	46,9%	56,5%	56,0%	56,7%	66,9%
Модернизация судов (% от общего объема судоремонта)	7,5%	3,8%	5,3%	3,6%	1,2%
Капитальный ремонт двигателей (% от общего объема производства)	30%	26,7%	29,6%	30,3%	18,3%
Машиностроение (% от общего объема производства)	19,4%	13,5%	10,8%	10,9%	11,5%
Прочие работы (% от общего объема производства)	3,6%	3,3%	3,5%	2,1%	3,2%
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	30 642	55 339	49 616	64 231	106 950
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	94 376	138 995	142 726	138 340	120 881
Налоговые платежи в бюджеты (тыс. руб.)	17 070	46 614	55 615	48 342	25 509
Прибыль (убыток) (тыс. руб.)	9 931	15 000	9 403	19 286	19 160
Стоимость норма/часа (руб.)	27,78	28,08	31,79	29,01	33,20
Численность работающих (чел.)	1 294	1 340	1 414	1 339	1 241

На протяжении четырех лет предприятие работает достаточно стабильно и имеет положительные результаты. Объемы производства ежегодно увеличиваются. Так, этот показатель к 2005 г. по сравнению с 2001 г. увеличился в 2 раза. Объем судоремонта в общем объеме производства в первой половине 2005 г. вырос по сравнению с 2001 г. на 20%. Однако из-за несвоевременных расчетов судовладельцев за выполненные заказы дебиторская задолженность, как и на большинстве предприятий, растет. Например, в первом полугодии 2005 г. дебиторская задолженность возросла по сравнению с 2001 г. в 3,5 раза и составила 106 950 тыс. руб. Вместе с тем кредиторская задолженность также увеличилась в 1,3 раза и в первом полугодии 2005 г. составила 120 881 тыс. руб. Стоимость норма/часа в первом полугодии 2005 г. составила 33,20 руб. Если сопоставить стоимость норма/часа в 2001 г., то увеличение произошло всего на 5,42 рубля. Практически предприятие все четыре года постоянно работает с прибылью. Только за первое полуго-

дие 2005 г. прибыль составила 19 160 тыс. руб. Численность работающих практически не изменилась и на первое полугодие 2005 г. составила 1241 человек.

ОАО «Судоремонтно-судостроительный завод им. Урицкого» расположено в Астрахани. На территории предприятия размещены хорошо оснащенные производственные цеха: корпусно-сварочный, металлообрабатывающий, корпусно-отделочный, ремонтный, а также литейно-штамповочный (литье деталей из стали и цветных металлов массой до 100 кг), транспортный и производственные участки. Завод располагает причальной стенкой длиной 210 м с минимальной глубиной 4,5 м, оснащенной двумя кранами, г/п 5 т и деррик-краном г/п 80 т.

Основная специализация предприятия – строительство и ремонт пассажирских, грузовых и рыбопромысловых судов длиной до 100 м. Вместе с тем предприятие осуществляет капитальные ремонты двигателей 6Ч12/34, а также налажено производство судовой трубопроводной арматуры.

Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия за период с 2001 г. по первую половину 2005 г. приведена в таблице 60.

Таблица 60

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ОАО «Судоремонтно-судостроительный завод им. Урицкого»
за период 2001 г. – первая половина 2005 г.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	01.07. 05
Объем производства (тыс. руб.)	12 213	10 354	17 465	7 371	5 376,8
Судостроение (% от общего объема производства)	26,2%	15,5%	68,9%	–	–
Судоремонт (% от общего объема производства)	40,1%	33,7%	9,5%	61,9%	60,5%
Производство судовой арматуры (% от общего объема производства)	16,5%	27,2%	7,6%	7,9%	21,2%
Прочие работы (% от общего объема производства)	17,2%	24,5%	14,0%	30,2%	18,3%
Стоимость норма/часа (руб.)	194,8	185,9	236,8	145,4	207,4
Численность работающих (чел.)	154	145	138	135	131

До 2004 г. на предприятии наблюдался рост объемов производства. Однако в 2004 г. объем производства резко сократился в 2,4 раза, а в 1-й половине 2005 г. – в 3,2 раза. На предприятии с 2004 г. полностью отсутствуют объемы судостроения. Стоимость норма/часа по сравнению с 2001 г. увеличилась на 12,6 руб. Численность работающего персонала уменьшилась до 131 человека.

ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод им. 3-го Интернационала» основано в 1894 г. в Астрахани на правом берегу Волги. Старейшее и процветающее в настоящее время предприятие является современной судостроительной верфью. Завод располагает слипом с твердым покрытием грузоподъемностью 3150 т. Наличие мощного технологического и кранового оборудования, корпусно-сварочного производства, собственной станции по получению углекислоты, поточной линии подготовки металла, плазменной резки с числовым программным

управлением и прессового хозяйства – все это позволяет верфи строить и ремонтировать морские и речные суда длиной до 170 м, шириной до 27 м и доковым весом 3300 т.

В планах верфи намечено закончить строительство крытого эллинга размером 133x70 м. С 1983 г. завод ведет строительство судов с утолщенной обшивкой корпусов от 10 до 16 мм. Завод также является самым крупным поставщиком несамоходного флота. Все нефтеналивные, большинство сухогрузных барж, работающих в Волжско-Камском бассейне, созданы этим предприятием.

За последние 35 лет заводом построены суда общей грузоподъемностью свыше двух миллионов тонн. Кроме строительства серийного несамоходного флота верфь способна выполнять строительство уникальных судов как транспортного, так и технологического специализированного флота (химовозы, автомобилевозы, различной модификации перекачивающие и бункеровочные нефтестанции, доки, кессоны и многие другие плавучие сооружения). Наряду с производством судостроения завод проводит все виды судоремонта. Это плановые работы по замене обшивки корпусов судов, восстановление корпусов и винто-рулевого комплекса, а также многие другие заказы, жизненно важные для флота. Заводом освоено проведение комплексных текущих ремонтов танкеров.

В настоящее время у верфи имеются все возможности расширять взаимовыгодные контакты с зарубежными фирмами и компаниями по строительству флота на экспорт. Имея богатейший опыт в строительстве флота, сохраняя традиции, правление ОАО изыскивает пути укрепления производственных связей, кооперирования с родственными предприятиями, расширения портфеля заказов на строительство судов, как для России, стран СНГ, так и на экспорт.

Структура выпуска продукции предприятием в период с 2001 г. по 2005 г. приведена в таблице 61.

Производственная финансово-экономическая деятельность предприятия за период 2001–2005 гг. представлена в таблице 62.

Таблица 61

**Структура выпуска продукции
ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод им. 3-го Интернационала»
в период с 2001 г. по 2005 г. (%)**

Продукция	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Судостроение:					
Наливные баржи	68	36,8	70	99,8	
Танкера		43,2	22,9		100
Баржи ледовой защиты	26,6	20			
Прочий флот	5,4		7,1	0,2	
Судоремонт:					
Наливные баржи	15,7	16,1	8,1	28,1	10,4
Танкера	77,7	69,1	29,5	70,2	86,5
Баржи ледовой защиты			59,7		
Прочий флот	6,6	14,8	2,7	1,7	3,1

**Производственная финансово-экономическая деятельность
ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод им. 3-го Интернационала»
за период 2001 – 2005 гг.**

Показатели	Г о д ы				
	2001	2002	2003	2004	2005
Объем производства (тыс. руб.)	189 344	227 252	271 957	248 846	253 312
Объем судостроения (% от общего объема производства)	81,1%	81,6%	44,5%	56,1%	66,2%
Объем судоремонта (% от общего объема производства)	16,3%	14,0%	50,6%	40,2%	29,8%
Прочая продукция (металлоконструкции) (% от общего объема производства)	2,6%	4,4%	4,9%	3,7%	4,0%
Дебиторская задолженность (тыс. руб.)	18 867	15 057	84 697	75 938	127 427
Кредиторская задолженность (тыс. руб.)	6 117	8 616	81 423	47 706	128 201
Налоговые платежи в бюджеты (тыс. руб.)	35 433	35 101	37 526	35 734	36 476
Прибыль (убыток) (тыс. руб.)	24 775	40 692	6 150	12 584	-51 396
Стоимость норма/часа (руб.)	373,6	361,7	394,5	519,5	400,8
Численность работающих (чел.)	809	829	906	955	886

Объем производства в 2005 г. увеличился по сравнению с 2001 г. в 1,3 раза и составил 253 312 тыс. руб. При этом дебиторская задолженность в 2005 г. выросла по сравнению с 2001 г. в 6,75 раза. Это объясняется тем, что заказчики несвоевременно рассчитываются с предприятием за выполненные работы. В этой ситуации завод вынужден постоянно брать кредиты. Кредиторская задолженность в 2005 г. по сравнению с 2001 г. увеличилась почти в 21 раз и составила 128 201 тыс. руб. Все эти факторы не позволили предприятию закончить 2005 г. с положительными результатами. Стоимость норма/часа по сравнению с 2001 г. увеличилась в 1,07 раза. Численность работающих по сравнению с 2001 г. увеличилась на 77 чел.

Таким образом, в целом анализ состояния деятельности судостроительных и судоремонтных предприятий Каспийского региона за последние пять лет позволил определить характерные черты, которые обобщенно могут быть сведены к следующему.

Деятельность предприятий за период 2001–2005 гг. характеризуется динамичным ростом объемов производства. Так в 2005 году этот показатель по сравнению с 2001 г. вырос в 1,3 раза. Наивысший объем производства был достигнут предприятиями в 2003 г. и составил 2 104 868 тыс. руб. В 2004–2005 гг. объемы несколько снизились. Вместе с тем, объемы судостроения за пятилетку находились в среднем в пределах 57%, а судоремонта – 25,5% от общего объема производства. Однако дебиторская задолженность по предприятиям в 2005 г. по сравнению с 2001 г. увеличилась почти в 5 раз, а кредиторская – в 2,7 раза. Производственные финансово-экономические показатели деятельности предприятий региона в 2001–2005 гг. приведены в таблице 63.

**Производственные финансово-экономические показатели деятельности
предприятий Каспийского региона в 2001–2005 гг.**

Показатели	Г о д ы
------------	---------

	2001	2002	2003	2004	2005
Объем производства, (тыс. руб.).	956.328	1.116.172	2.104.868	1.348.940	1.255.731
Судостроение, (% от общего объема производства).	54%	53%	69,5%	49%	59,5%
Судоремонт, (% от общего объема производства).	26%	27%	21,4%	33%	20%
Дебиторская задолженность, (тыс. руб.).	52.973	99.230	165.612	156.902	251.017
Кредиторская задолженность, (тыс. руб.).	131.196	178.310	286.413	234.547	355.843
Общая прибыль (убыток), (тыс. руб.).	32.993	48.821	15.654	16.082	-33.913
Численность работающих, (чел.)	5.503	5.412	5.888	5.832	5.860

В целом ситуация на судоремонтных предприятия региона достаточно стабильная. Производственные мощности предприятий загружены в среднем на 80%. Численность производственного персонала в течение пяти лет практически не изменилась.

* * *

Обобщая результаты анализа состояния судостроительных и судоремонтных заводов России, приведенного в данной главе, есть основание утверждать следующее:

Во-первых, приведенные данные о производственно-финансовом состоянии судостроительных и судоремонтных предприятий, их технической вооруженности, специализации, объемах производства, численности производственного персонала и его квалификации по пяти региональным направлениям позволяют судить о ситуации, сложившейся за период 2001–2005 гг. По данным 40 судостроительных и судоремонтных предприятий всех регионов, в этом временном интервале отчетливо проявлялись важные негативные тенденции развития отрасли, которые накапливались в 90-х годах прошлого века (а отдельные их них берут начало с советского периода). В первую очередь показателен низкий уровень загрузки производственных мощностей (не выше четверти потенциала), особенно у крупных предприятий, традиционно ориентированных на военное кораблестроение, привычно и обоснованно ожидавших и сейчас ожидающих государственных оборонных заказов и лишь в последние годы ищущих заказы от коммерческих частных судовладельцев в России и за рубежом.

Технический уровень производства в судостроении и судоремонте России следует сейчас оценить как низкий по отношению к среднемировому. Физический износ активной части основных фондов оценивается в 60–65%. Накапливается и растет моральный износ технологий и оборудования, в том числе на крупных предприятиях, а это снижает конкурентоспособность российских верфей. В отрасли нет, например, ни одного судостроительного комплекса для строительства транспортных судов водоизмещением более 100 тыс. тонн. Нет достаточного оборудования для использования современных поточно-позиционных, крупноблочных технологий судостроения и судоремонта. Поэтому российские судовладельцы ежегодно размещают строительство таких судов за рубежом в количестве 15–20 единиц на общую сумму 900 млн долларов.

Несмотря на множество отрицательных факторов, сдерживающих развитие отрасли, в последние годы произошли некоторые положительные сдвиги. Необходимо отметить, что в 2005 г. общий объем производства по сравнению с 2001 г. возрос почти в 1,7 раза, в том числе объемы судостроения увеличились в 1,9 раза, а судоремонта – в 1,2 раза. Вместе с тем общая дебиторская задолженность предприятий увеличилась почти в 2,6 раза, а кредиторская – в 3,8 раза. При этом численность работающих к 2006 г. по сравнению с 2001 г. сократилась почти на 8 000 человек.

3. Стратегия развития судостроительной промышленности на современном этапе

В дополнение к вышеизложенной характеристике состояния судостроительно-судоремонтного комплекса России, который, обладая большим научно-техническим и производственным потенциалом, способным влиять на развитие технологий в смежных отраслях промышленности, имеет, однако, немало проблем, которые можно условно обобщить в трех основных группах.

Первая – обусловлена структурными диспропорциями судостроительной промышленности, вызываемыми несоответствием масштаба и структуры ее научно-технического и производственного потенциалов характеру действительного платежеспособного спроса на основную продукцию отрасли.

Вторая группа проблем связана с дальнейшим развитием отрасли, но они наиболее остро проявятся через 5–10 лет. В настоящее время судостроительная отрасль пока остается лидером промышленного комплекса, ориентированного во многом на обеспечение интересов обороноспособности страны. Однако дальнейшее развитие отрасли сдерживается целым рядом негативных факторов: активная часть основных производственных фондов имеет износ около 70%, устаревают проектные решения, требуют обновления стендовая и испытательная базы проектных и научно-технических организаций, существенно отстает общий уровень технологии и организации работ по сравнению с зарубежными передовыми предприятиями. Практически отсутствовали зарубежные инвестиции в российское судостроение, а состояние качественной составляющей кадрового потенциала сегодня на многих предприятиях отрасли находится в зоне критических величин.

Третья группа проблем обусловлена несовершенством отечественного законодательства и финансовой инфраструктуры гражданского судостроения. Существующая сегодня в стране система финансирования всего цикла строительства судов ставит отечественных производителей в заведомо худшие, по сравнению с зарубежными, условия, в особенности из-за действующей системы финансово-экономических условий.

Непринятие мер по устранению проблем развития отрасли (инерционный сценарий) приведет, наиболее вероятно, к следующим последствиям:

- потере ряда промышленных критических технологий, без которых невозможна реализация государственной программы вооружения в части кораблестроения, то есть к невозможности создания современной военной техники;

- уменьшению числа построенных кораблей по гособоронзаказу из-за существенного роста стоимости и сроков их строительства, что отразится на снижении обороноспособности до критического уровня (потеря морской компоненты стратегической триады, невозможность охраны исключительной экономической зоны и т.п.);

– происходящему вытеснению не только с мирового рынка продукции гражданского судостроения, но и с внутреннего рынка российских производителей, что уже проявляется в ощутимых бюджетных потерях и в повышении зависимости от иностранных перевозчиков (в т.ч. возможном и неоправданном проникновении зарубежных перевозчиков на Северный морской путь и во внутреннюю речную сеть);

– усилению опасностей из-за отсутствия новых конкурентоспособных разработок в области кораблестроения, что вскоре проявится в потере рынка и уменьшении объемов ВТС в 2–3 раза, а, следовательно, к ежегодным потенциальным потерям в объемах продаж, составляющим 600–1 000 млн долларов США.

Таким образом, развитие указанных негативных тенденций ведет к нарастанию деградации отечественного судостроения – одной из самых сложных и наукоемких отраслей отечественной промышленности, снизит обороноспособность страны, создаст угрозу транспортной, продовольственной, топливно-энергетической независимости государства, лишит Россию статуса морской державы. Реальна потеря 50–60 тыс. рабочих мест и угроза социальной напряженности в ряде регионов страны.

Проблемы развития судостроительной промышленности имеют комплексный многоплановый характер. Часть их в той или иной степени решается в рамках отдельных бюджетных целевых программ. Однако проблемы развития судостроительной промышленности должны решаться системно, с учетом того, что судовое комплектующее оборудование и материалы, необходимые для создания перспективных объектов морской техники, производятся не только в судостроительном сегменте, но и в других отраслях российской промышленности.

Для динамичного развития судостроительной промышленности России необходимы усилия по реализации ее Стратегии, предусматривающей меры по ускоренному развитию научного потенциала, комплексной модернизации и техническому перевооружению, совершенствованию законодательного и нормативно-правового обеспечения, оптимизации раскрытия возможностей отрасли и необходимым структурным преобразованиям. Только в рамках реализации всех мероприятий научно-технического и организационного характера, предусмотренных Стратегией, взаимосвязанных по задачам, срокам осуществления и ресурсам совокупности целевых функций, принципов и решений, возможно реальное повышение эффективности судостроительно-судоремонтного комплекса страны. Стратегия определяет основные принципы и направления, обеспечивающие эффективное динамичное развитие отрасли и отвечает общей государственной идеологии развития отечественного морепользования, предусмотренной в решениях Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации.

Реализация Стратегии позволит создать новый конкурентоспособный облик судостроительной промышленности и принципиально улучшить ее положение на внутреннем и мировом

рынках. Достижение этой цели обеспечит многогранный эффект на разных уровнях развития этой отрасли и во многих сферах общественной жизни России.

В том числе, на макроуровне:

– повышение обороноспособности страны путем удовлетворения потребности российских Вооруженных Сил в кораблях, судах, плавсредствах, морском оружии и других видах морской техники, как в количественном, так и в качественном отношении;

– увеличение вклада судостроительной промышленности в прирост ВВП за счет опережающих темпов роста объемов производства продукции отрасли по отношению к их динамике в среднем по стране;

– расширение объемов высокотехнологичного экспорта и соответствующее улучшение структуры внешнеторгового оборота.

На микроуровне:

– обеспечение необходимого уровня обновляемости основных фондов предприятий и поддержание их в конкурентоспособном состоянии;

– повышение инновационной активности предприятий отрасли и ликвидацию критического научно-технического отставания от промышленно развитых стран мира;

– формирование в судостроительной промышленности рыночно-ориентированных бизнес-структур нового поколения, обладающих потенциалом саморазвития, в том числе на основе развития государственно-частного партнерства.

В социально-экономической сфере:

– сохранение и расширение числа рабочих мест, предотвращение оттока талантливой части научно-технических кадров в другие отрасли экономики;

– повышение спроса на квалифицированные научно-технические кадры, улучшение их возрастной структуры;

– повышение производительности труда и уровня его оплаты.

В бюджетной сфере:

– обеспечение дополнительных налоговых поступлений;

– увеличение экспортной выручки (доходы от продаж).

Такая Стратегия была разработана усилиями ведущих научных организаций (ЦНИИ им. акад. А.Н. Крылова, организации Минтранса России, МПР России, Минсельхоза России, ФГУП «ЦНИИТЭС», ФГУП «ЦНИИ «Курс» и основных ПКБ) в соответствии с целями, задачами, приоритетами и параметрами, предусмотренными в:

– Среднесрочной программе социально-экономического развития Российской Федерации на 2006–2008 годы;

– Морской доктрине Российской Федерации на период до 2020 года;

- Основах политики Российской Федерации в области развития оборонно-промышленного комплекса на период до 2010 года и дальнейшую перспективу;
- Основах военно-технической политики Российской Федерации на период до 2015 года и дальнейшую перспективу, утвержденных Президентом Российской Федерации;
- Основных направлениях развития вооружения, военной и специальной техники (ВВСТ) до 2020 года и дальнейшую перспективу;
- Государственной программе вооружения на 2007–2015 годы;
- Энергетической стратегии Российской Федерации до 2020 года;
- Транспортной стратегии Российской Федерации.

Основные задачи, обеспечивающие достижение основной цели Стратегии, группируются по трем направлениям.

Первое направление – структурные преобразования и оптимизация потенциала отрасли–предусматривающее:

- создание крупных научных и производственных интегрированных структур;
- оптимизация мощностей, в том числе за счет сокращения излишних производственных мощностей;
- концентрация военного производства на эффективно работающих предприятиях;
- развитие взаимодействия государства и отраслевого бизнеса (государственно-частного партнерства) для обеспечения подъема судостроения и всех сфер морской деятельности;
- отказ от политики замкнутого цикла производства ВВСТ в рамках отдельной отрасли и создание условий, стимулирующих расширение участия других отраслей в строительстве судов на отечественных предприятиях. Установление рациональной системы внутриотраслевой и межотраслевой (в рамках ОПК и за его пределами) специализации и кооперационных связей;
- широкая диверсификация машиностроительных и приборостроительных производств отрасли, обеспечение выпуска высокотехнологичной продукции двойного и гражданского назначения, создание и продвижение на рынки импортозамещающей продукции.

Второе направление предусматривает законодательное и нормативно-правовое обеспечение развития судостроения.

В третьем направлении сгруппированы мероприятия, направленные на развитие научно-технического и производственного потенциала, комплексную модернизацию и техническое перевооружение отрасли, в том числе:

- продуктовая политика, ориентированная на долгосрочный платежеспособный спрос;
- форсированное развитие экспортного потенциала за счет создания научного и проектного заделов по стратегическим направлениям развития судостроения и укрепления позиций России на мировом рынке вооружений;

- модернизация, техническое перевооружение мощностей и развитие научно-технологического потенциала;
- сохранение и развитие промышленных критических технологий;
- повышение конкурентоспособности продукции судостроительной промышленности за счет совершенствования технологий постройки судов, внедрения международных стандартов и сертификации систем качества;
- сохранение и развитие системы подготовки кадров для судостроения, а также принятие мер, обеспечивающих восстановление требуемой возрастной и квалификационной структуры кадрового потенциала и необходимую социальную защищенность работников.

В рамках Стратегии проведена оценка перспектив развития судостроительной продукции оборонного назначения и потенциальных ниш на мировом рынке, определены «прорывные» направления развития экспортно-ориентированной военно-морской техники, конкурентоспособной на мировом рынке, на основе предварительных проектных проработок и бизнес-планов создания прорывных образцов.

Кроме того, в результате проведенной оценки перспективных возможностей рынка судостроительной продукции и потенциальных ниш для отечественного гражданского судостроения определены пилотные проекты конкурентоспособной высокоэкономичной морской техники гражданского назначения, такие как:

- **газовозы** для транспортировки сжиженного природного газа при температуре минус 163 °С от мест добычи на арктическом шельфе;
- **крупнотоннажные танкеры ледового плавания** с новыми обводами, конструкцией и материалом корпуса, обеспечивающими снижение энергозатрат при их эксплуатации и весовых характеристик на 10–15%, повышенную на 20–5% ледопробиваемость, с увеличенной в 1,2–1,4 раза экономической эффективностью перевозок для транспортировки нефти и конденсата, добываемых на морских месторождениях Карского моря;
- **атомные ледоколы** нового поколения с улучшенными параметрами ледопробиваемости и эксплуатационными характеристиками;
- **контейнеровозы** вместимостью порядка 4000 TEU ледового плавания для транспортного обслуживания Северного морского пути, включая транзитные перевозки;
- новые типы **промысловых судов** (большие, средние и малые) для добычи и переработки водных биологических ресурсов, добываемых в различных районах Мирового океана;
- **морские платформы и специальное оборудование для освоения месторождений нефти и газа на арктическом шельфе**, включая подводно-подледные комплексы;
- **перспективные скоростные суда** для использования на морских и внутренних линиях;

– современные **научно-исследовательские суда** для геофизических, геологических, океанографических, метеорологических, биологических и других исследований в различных акваториях Мирового океана, включая арктические;

– **морские технические средства для выработки энергии** в прибрежных районах Арктики и Дальнего Востока, в том числе из восстанавливаемых источников (приливы, течения, ветер), а также переработки газа в этих районах для вывоза морским транспортом;

– новые типы двигателей, энергетических установок и вспомогательных силовых установок, систем автоматического управления и другого судового **комплектующего оборудования**, обладающего повышенной надежностью, безотказностью, увеличенным ресурсом, в том числе энергетических установок на электродвижении для судов ледового плавания и ледоколов.

Реализация мероприятий Стратегии ориентируется в основном на ресурсы действующих целевых программ. Однако принятых по ним государством и инвесторами обязательств недостаточно для решения всего комплекса проблем, накопившихся в области гражданского судостроения, в том числе для создания мощностей под строительство крупнотоннажных судов и средств освоения шельфа, кардинального обновления материально-технической базы отрасли, реализации мероприятий по созданию и продвижению на рынок «пилотных проектов». В связи с этим необходимо разработать и утвердить в установленном порядке федеральную целевую программу «Комплексная программа продвижения продукции судостроительных предприятий на рынок на период 2008–2015 гг.». (далее – Программа).

Структура этой Программы может включать следующие разделы и группы мероприятий:

1. Техническое перевооружение, обновление активной части, модернизация и развитие производственных мощностей, а также развитие научно-экспериментальной базы.

2. НИОКР по развитию научно-технологического потенциала, повышение конкурентоспособности продукции.

3. Разработка пилотных проектов приоритетной гражданской продукции («прорывной продукт»), в том числе на экспорт.

4. Развитие потенциала отрасли на основе государственно-частного партнерства, совершенствование кооперации, развитие унификации, диверсификация, сертификация и качество.

5. Мониторинг, управление и координация работ по реализации Программы в целом.

Одним из ключевых элементов Стратегии являются структурные преобразования судостроительной промышленности, которые обусловлены объективной необходимостью проведения ее реформирования в тесной увязке с решением всего комплекса оборонных, внешнеэкономических, технических, технологических, социально-экономических и других проблем.

Основные принципы и направления структурной перестройки отрасли отвечают общей идеологии повышения конкурентоспособности промышленности, а также решениям, преду-

смотренным Морской доктриной Российской Федерации, Основам политики Российской Федерации в области развития оборонно-промышленного комплекса на период до 2010 года и дальнейшую перспективу, Основам военно-технической политики Российской Федерации на период до 2015 года и дальнейшую перспективу, Энергетической стратегии до 2020 года, другим решениям Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации.

Тяжелое положение, сложившееся сегодня в российском судостроении и вызванное неравными с судостроением зарубежных стран экономико-правовыми условиями работы, а также отсутствием стимулов для инвестирования строительства судов на отечественных верфях, требует безотлагательного принятия на государственном уровне решений, способствующих изменению сложившегося положения. При этом комплекс вышеуказанных мер должен быть построен на обобщении опыта ведущих судостроительных стран мира, которые на практике реализовали мероприятия по поддержке национального судостроения. наших конкурентов абсолютно не смущает, что комплекс таких мер в их стратегиях составляли и составляют налоговые льготы, снижение таможенных тарифов и дотации на строительство судов и модернизацию предприятий, вплоть до прямых запретов при использовании судов иностранного производства в каботажных перевозках.

В первую очередь у нас должны быть приняты меры, выравнивающие условия строительства судов под российский флаг на отечественных предприятиях с условиями строительства судов на зарубежных верфях, обеспечивающие создание условий для развития судостроения и привлечения отечественных и зарубежных судовладельцев. Среди них:

- принятие нулевых ставок НДС за импортируемое технологическое и судовое оборудование, аналоги которого в России не производятся или производятся, но не соответствуют действующим стандартам (это отвечает мировой практике и обусловлено отсутствием в российском законодательстве соответствующих норм регулирования);

- предоставление гарантий и частичное субсидирование процентных ставок по кредитам отечественных банков на постройку судов на российских верфях для российских заказчиков при условии эксплуатации их под российским флагом, а также на проведение работ по модернизации производства;

- развитие системы лизинга для малых и средних судоходных компаний, прежде всего для тех, которые работают на перевозках по внутренним водным путям или в каботаже, а также для рыбопромышленных товаропроизводителей и организаций рыбной отрасли, приобретающих рыбопромысловые суда, построенные на российских предприятиях;

- возмещение из бюджета судовладельцам, получающим по договору лизинга речные и рыбопромысловые суда, построенные на российских верфях, части затрат по уплате лизинговых платежей;

– постепенное ограничение деятельности судов иностранной постройки при каботажных перевозках грузов, на внутренних водных путях, при промысле водных биологических ресурсов, на континентальном шельфе и в пределах исключительной экономической зоны Российской Федерации (перечень нормативных актов подлежит уточнению);

- снижение НДС на суда, производимые верфями Российской Федерации.

В области спецтехники необходимы:

- разработка системы мер поддержки экспорта;

- введение системы скользящего планирования при реализации ГПВ или проработка 3–5-летних планов при разработке заданий каждого очередного ГОЗ;

- долгосрочные контракты на строительство кораблей;

- совершенствование системы и методов ценообразования на ВВСТ.

Учитывая важность для России проблемы освоения углеводородных месторождений шельфа, целесообразно утвердить разработанные заинтересованными органами исполнительной власти Основы государственной политики в сфере изучения и освоения нефтегазового потенциала континентального шельфа Российской Федерации и комплексного плана действий по ее реализации. Кроме того, представляется целесообразным проработать следующие предложения:

- разработка комплекса мер по освоению морского шельфа, предусматривающих закрепление за российской промышленностью приоритетного права создания необходимых средств разведки, добычи, хранения и транспортировки углеводородов и обслуживания месторождений, при условии сопоставимости технических, эксплуатационных и ценовых параметров мировому уровню;

- включение в число приоритетных направлений науки, техники и технологий, утвержденных Президентом Российской Федерации, самостоятельного направления «Освоение энергоресурсов морского шельфа».

Ожидаемый чистый дисконтированный доход бюджета от реализации Стратегии, рассчитанный в соответствии с Методическими рекомендациями на базе прогнозов объемов госбюджетной поддержки и налоговых поступлений в федеральный бюджет, составляет нарастающим итогом соответственно для периода 2007–2009 гг. – около 19 млрд руб., для периода 2010–2015 гг. – около 45 млрд руб., для периода 2016–2020 гг. и в последующие годы – более 60 млрд руб.

Комплекс мер, предусмотренных в рамках настоящей Стратегии, позволит обеспечить динамичное развитие судостроительной промышленности России за счет совершенствования законодательного и нормативно-правового обеспечения, а также развития научного потенциала, комплексной модернизации и технического перевооружения и оптимизации структуры отрасли. Это позволит создать на базе государственно-частного партнерства новый конкурентоспособ-

ный облик судостроительной промышленности в составе крупных научных и производственных интегрированных структур и принципиально улучшить ее положение на внутреннем и мировом рынке, обеспечивая рост объема поставок продукции отечественной судостроительной промышленности к 2010 г. – более чем в 1,5 раза, к 2020 г. – в 2,2 раза и к 2020 г. – в 3,1 раза.

Ключевые ожидаемые результаты реализации Стратегии:

1. По государственной программе вооружения – безусловное обеспечение потребности российских Вооруженных Сил в кораблях, судах, плавсредствах, морском оружии и других видах морской техники, как в количественном, так и в качественном отношении.
2. По экспорту вооружения и военной техники – около 20% мирового экспорта.
3. По гражданской продукции – создание условий, привлекающих отечественных заказчиков на отечественные предприятия для обеспечения своих потребностей и возврат в первую десятку стран – производителей судостроительной продукции.
4. По гражданской продукции – обеспечение потребностей Российской Федерации в морских и речных судах, а также экспорта гражданской продукции в объеме около 2% от мирового уровня.

4. Заключение. Структурные преобразования судостроительной промышленности России

Необходимость реформирования судостроительной промышленности вытекает из проведенного анализа ее современного состояния и вызвана следующими основными причинами:

- недостаточным уровнем загрузки предприятий, в том числе объемов государственного оборонного заказа, и, как следствие, наличием избыточности производственных мощностей и низкой рентабельностью производств;
- наличием дублирующих друг друга однотипных производств;
- низким техническим уровнем основных фондов ряда предприятий;
- кадровыми проблемами, в частности общим избытком кадров и острой нехваткой профессиональных кадров, выбывающих из отрасли вследствие старения;
- низкой эффективностью системы корпоративного управления в современных экономических условиях;
- наличием неоправданной конкуренции между отраслевыми предприятиями на внешних рынках;
- ухудшением качества выпускаемой продукции.

Основные принципы структурного реформирования госсектора судостроительной промышленности:

- приоритетность развития ряда предприятий в интересах выполнения государственных программ обеспечения обороны;
- равнодоступность интеллектуального потенциала конструкторских бюро для всех предприятий отрасли;
- создание организационной структуры управления объединением предприятий – производителей конечной продукции, обеспечивающей равноправие и заинтересованность в совместной деятельности;
- преимущественное объединение технологически однотипных предприятий;
- выравнивание финансово-экономических условий функционирования при выполнении государственного и частного заказов.

В результате проведенных и запланированных мероприятий должны быть созданы мощные конкурентоспособные на мировом рынке интегрированные структуры, сконцентрировавшие в своем составе госсобственность, что обеспечит возможность осуществлять действенный государственный контроль и влияние на процессы дальнейшего развития этого важнейшего сектора оборонно-промышленного комплекса страны. В ходе оптимизации структуры отрасли предполагается также, что часть предприятий, не участвующих в выполнении государственного заказа и заказов по линии ВТС, будут переданы из федерального в региональное управление.

В итоге реализации структурных преобразований должен быть обеспечен контроль государства за:

- отраслевыми научными исследованиями и разработками;
- ключевыми областями военного кораблестроения, судоремонта и модернизации боевых надводных кораблей и подводных лодок;
- процессами создания ВВСТ для кораблей (боевых информационно-управляющих систем, гидроакустических и радиолокационных систем, морского оружия и др.).

21 марта 2007 г. Президентом Российской Федерации был подписан Указ «Об открытом акционерном обществе «Объединенная судостроительная корпорация», а также ряд других указов: по созданию ФГУП «Крыловский государственный научный центр», по формированию и расширению концернов, специализирующихся на создании комплексов корабельного вооружения и по созданию «Центра технологии судостроения и судоремонта».

Одна из целей создания ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (далее – ОАО «ОСК») на первом этапе реформирования судостроительной отрасли – это концентрация всех государственных активов в судостроении. Основной задачей реорганизации является объединение и расширение интеллектуальных, материальных, финансовых и трудовых ресурсов всех организаций судостроительной промышленности, координация их деятельности для ускорения научно-технического прогресса, повышения конкурентоспособности и эффективности создаваемых, ремонтируемых и модернизируемых кораблей и судов, создание эффективных технологических и кооперационных связей и привлечение инвестиций за счет диверсификации продукции, как военного, так и общегражданского назначения (рис. 2).

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации планируется, что интегрированная структура ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (рис.3) объединит 41 предприятие и организацию, из которых в настоящее время 29 имеют организационно-правовую форму ФГУПов и 12 – открытых акционерных обществ. Организационная схема Корпорации будет включать 3 интегрированных структуры (субхолдинга) в форме дочерних акционерных обществ, построенных по предметно-территориальному признаку:

«Западный центр судостроения» объединит восемь предприятий, в том числе два предприятия Министерства обороны Российской Федерации (рис. 4);

«Дальневосточный центр судостроения и судоремонта», а также восемь проектно-конструкторских организаций, непосредственно входящих в состав интегрированной структуры ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (рис. 7);

«Северный центр судостроения и судоремонта» (рис. 5,6), который в части интеграции организаций судостроения объединит пять предприятий, причем при создании «Северного центра судостроения и судоремонта» в качестве самостоятельного этапа формируется «Центр су-

доремонта» на базе «Машиностроительного предприятия «Звездочка», объединяющий 11 предприятий, в том числе пять судоремонтных заводов Военно-Морского Флота.

Рис. 2. География судостроения России



Рис. 3. Схема создания ИС ОАО «Объединенная судостроительная корпорация»

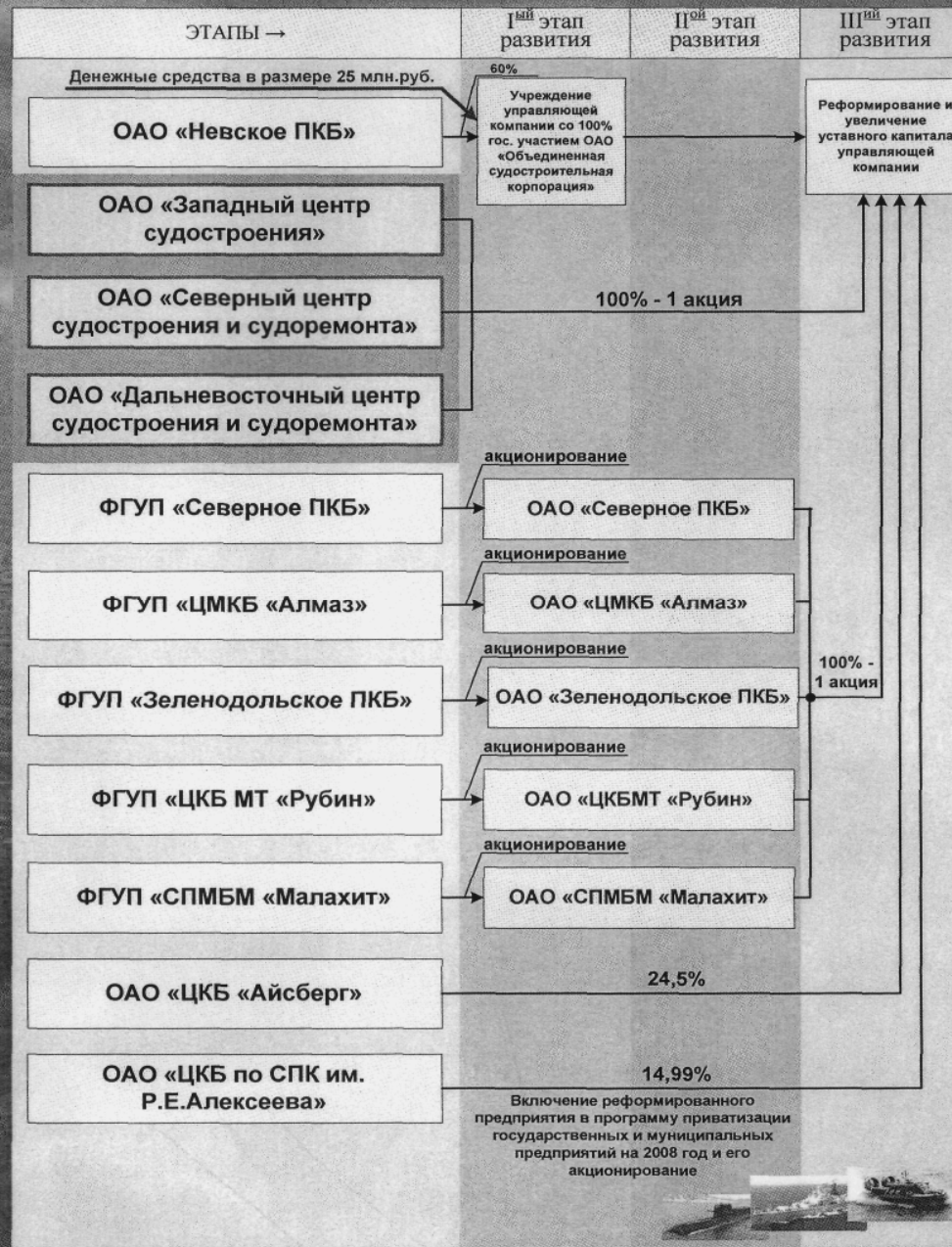


Рис. 4. Схема создания ИС ОАО «Западный центр судостроения»
(в форме субхолдинга)

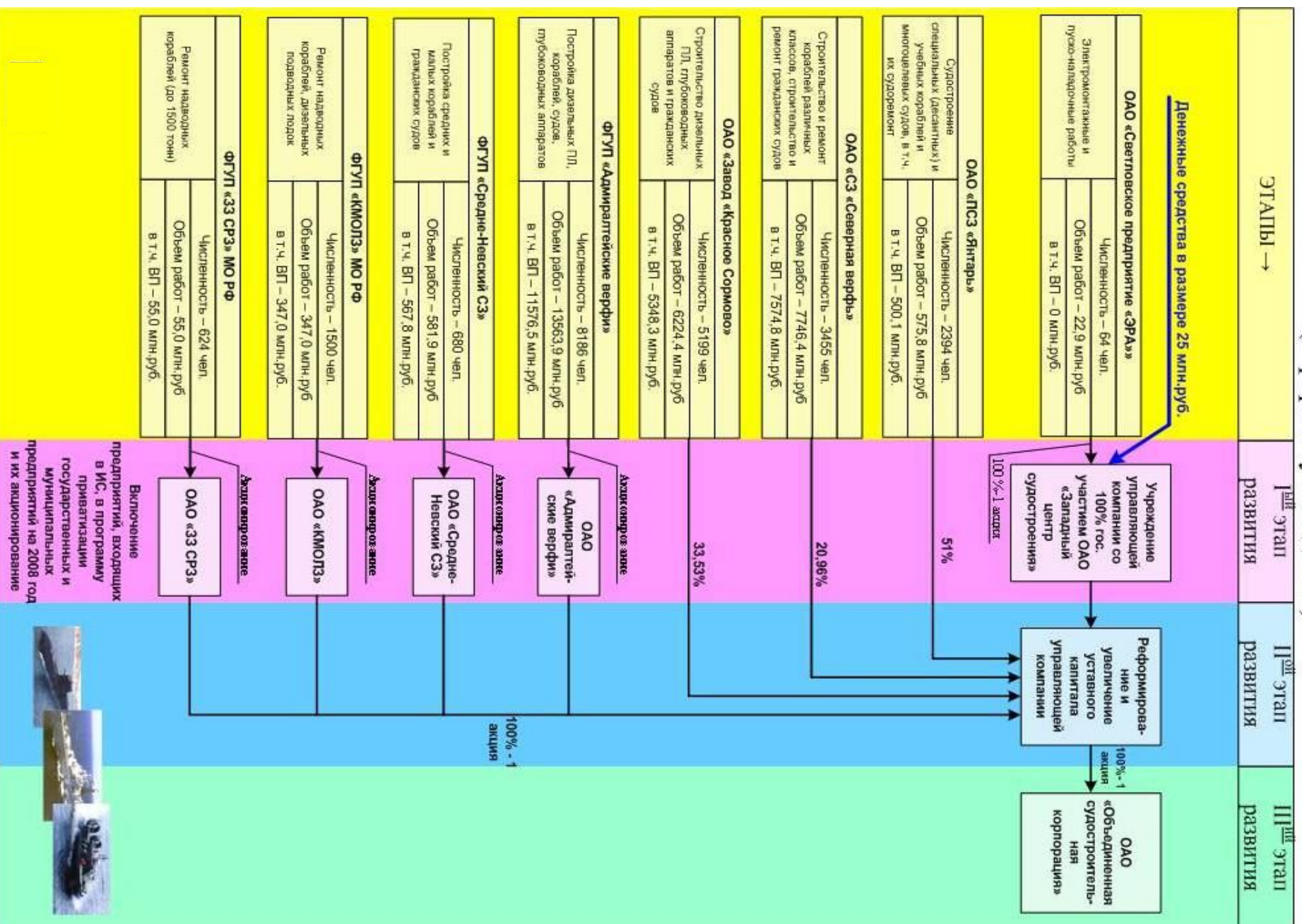


Рис. 7. Схема создания ИС ОАО «Северный центр судостроения и судоремонта» (в форме субхолдинга) в части интеграции предприятий судостроения

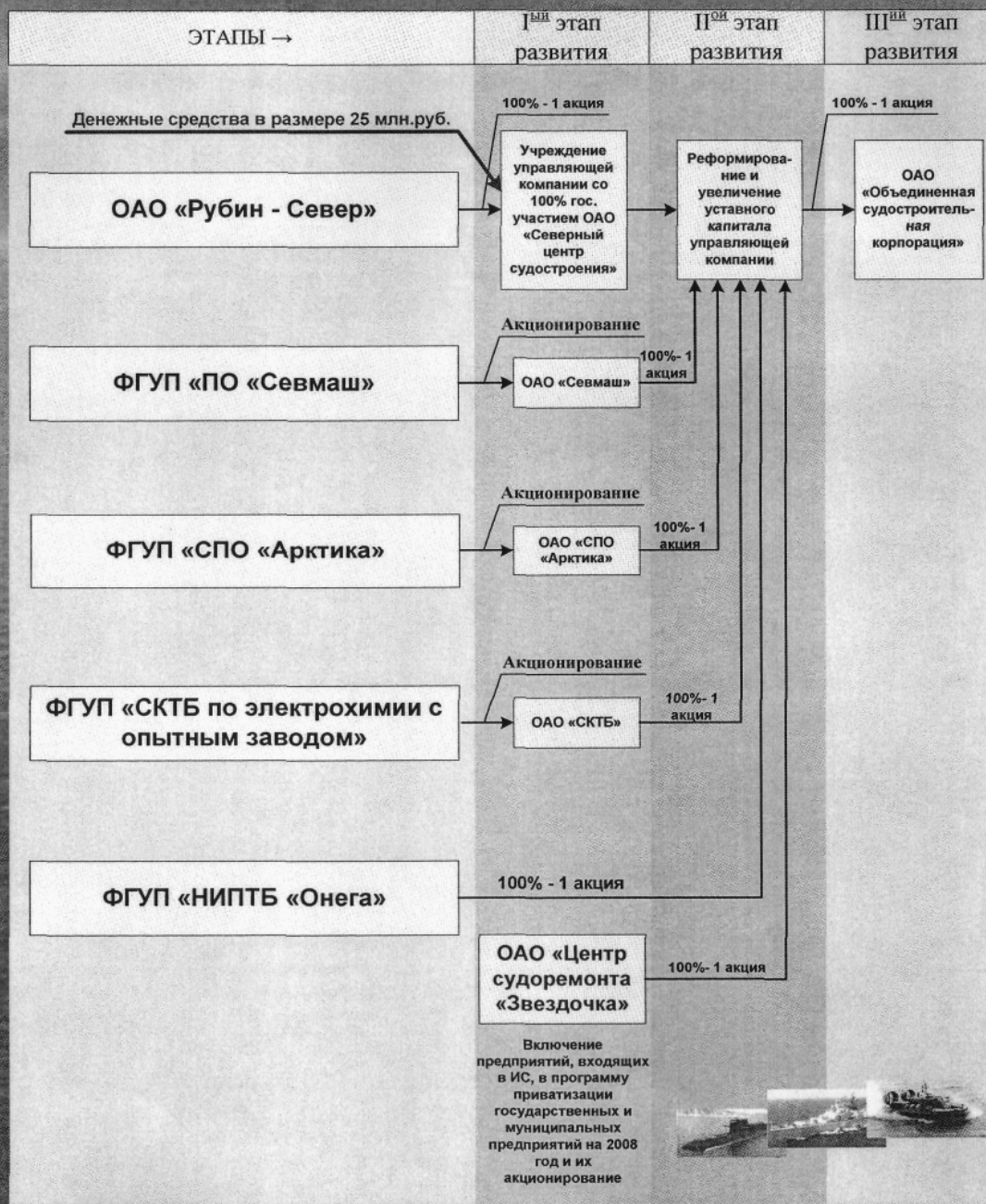


Рис. 5.

Схема создания ИС ОАО «Северный центр судостроения и судоремонта» в части интеграции предприятий судоремонта

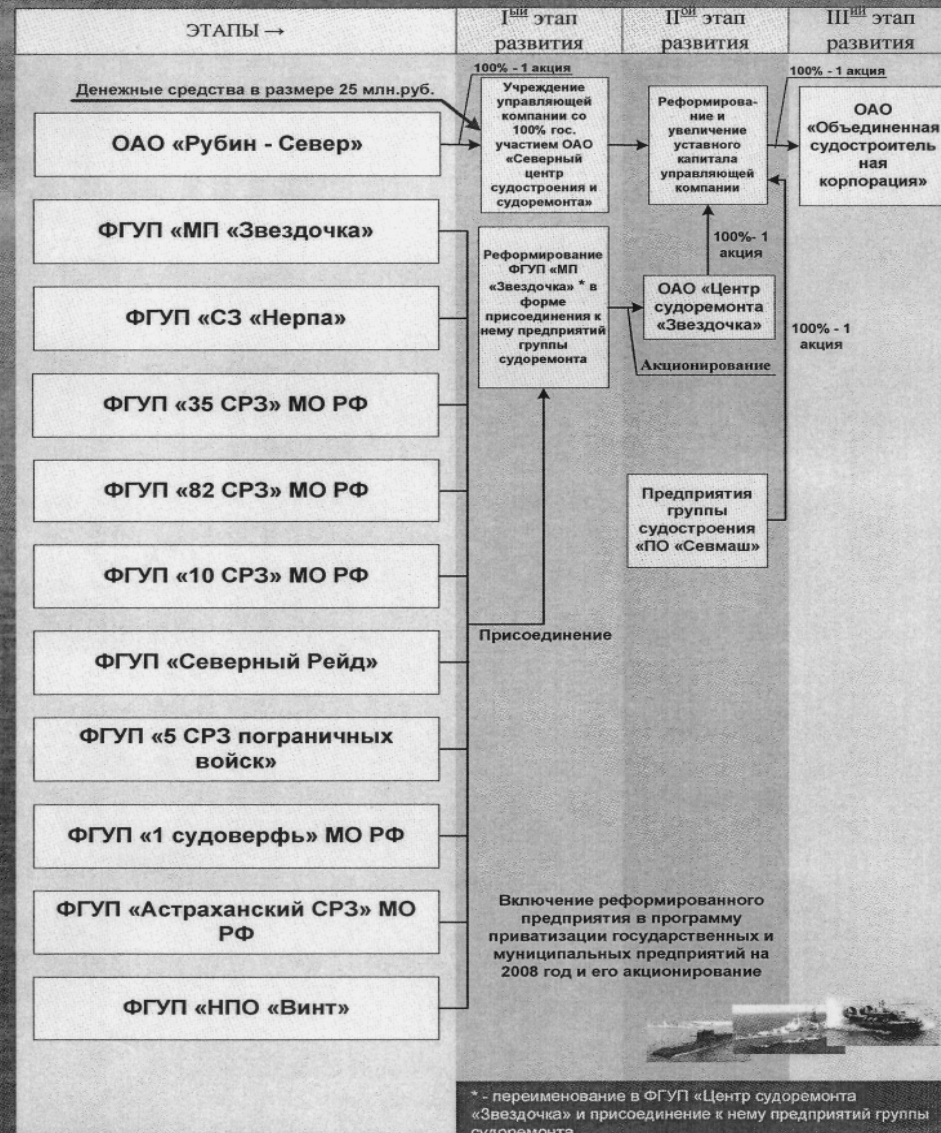
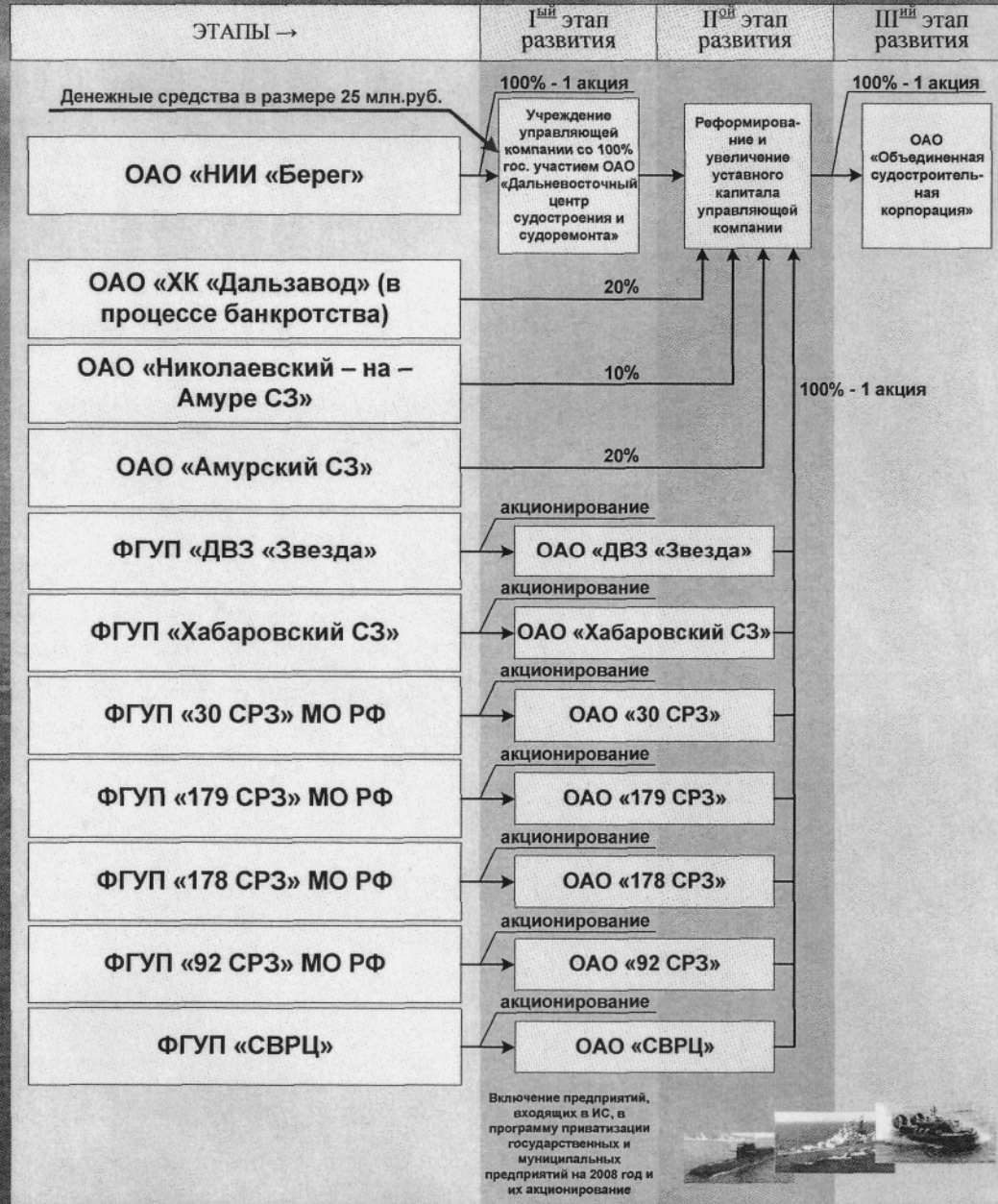


Рис. 6. Схема создания ИС ОАО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта» (в форме субхолдинга)



Схемы создания субхолдингов аналогичны схеме создания всей интегрированной структуры и включают управляющую компанию, учреждаемую Российской Федерацией со стопроцентным госучастием. Уставный капитал управляющей компании формируется внесением в качестве вклада Российской Федерации находящихся в федеральной собственности пакетов акций акционерных обществ судостроения и денежных средств в размере 25 млн рублей.

Концепция структурных преобразований в судостроении прошла долгое и всестороннее обсуждение. Одним из ключевых вопросов в ходе дискуссий был вопрос о положении проектно-конструкторских бюро в обновленной структуре судостроительной промышленности. Ранее в концепции Роспрома России, исходя из провозглашенного принципа равнодоступности проектного потенциала для производственных предприятий, предлагалось создать самостоятельные инжиниринговые центры – подводного и надводного судостроения. Оппоненты этой концепции говорили о необходимости обеспечения цикла «проектирование – производство» в единой организационной структуре.

В конечном итоге было принято решение о создании Объединенной судостроительной корпорации с подчинением проектно-конструкторских бюро непосредственно центральной управляющей компании. При этом идея создания научного центра, консолидирующего потенциал проектно-конструкторских бюро, с повестки дня полностью не снята. Этот вопрос еще предстоит изучить.

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации приоритетными направлениями деятельности открытого акционерного общества «Объединенная судостроительная корпорация» и его дочерних и зависимых акционерных обществ является разработка, проектирование, производство, поставка, гарантийное и сервисное обслуживание, модернизация, ремонт, утилизация судостроительной техники военного и гражданского назначения и сооружений для освоения континентального шельфа в интересах государственных и иных заказчиков, включая иностранных, а также внедрение новых технологий и разработок в области судостроения.

Если говорить о системе управления (руководства) корпорацией, то формирование облика структуры управляющей компании только началось. Вместе с тем, опираясь на мировой опыт, опыт уже созданных крупных интегрированных структур (ИС), представляется, что головная компания в этом случае, в рамках рычагов, предусмотренных действующим законодательством, должна обеспечивать выполнение ряда функций, которые можно объединить по группам.

Во-первых, это – **финансовый контроль** своих дочерних обществ и бизнес-единиц:

- обеспечение общего финансового контроля над деятельностью отдельных предприятий и дочерних ИС, при котором головная организация разрабатывает и внедряет единую систему учета и анализа деятельности для всех участников ИС;

- перераспределение финансовых ресурсов между участниками ИС с целью реализации инвестиционной стратегии. Таким образом, головная организация становится кредитным центром ИС;

- отбор и развитие топ-менеджеров отдельных компаний, а также разработка системы их мотивации и вознаграждения;

Во-вторых, **стратегический контроль**, сводящийся к:

- координации деятельности отдельных компаний для обеспечения эффективного сотрудничества;

- созданию общекорпоративной культуры, выработке единой системы ценностей, общей для всех участников ИС;

- определению общекорпоративной стратегии, в том числе решения о размере и направлении инвестиций, о конкурентной стратегии, организации технического перевооружения производственных мощностей на основе использования новых технологий;

- поддержанию отношений с внешней средой. Головная организация в этом случае организует диалог с акционерами и участниками финансового рынка, предоставляет им необходимую информацию о деятельности ИС. Кроме того, важнейшей функцией является лоббирование интересов ИС в органах государственной власти;

- осуществлению технического сопровождения при строительстве;

- осуществлению политики реализации и сдачи в лизинг продукции;

- осуществлению авторского надзора за изготовлением и эксплуатацией продукции в других странах;

- оказанию учебно-консультационных услуг, созданию сервисных центров по эксплуатации поставленных систем и комплексов;

- подготовке к конкурсным торгам (тендерам) и контролю над реализацией проектов, участием в выборе разработчиков и поставщиков, в том числе на конкурсной основе;

- общему управлению комплектацией и поставками;

В третьих, реализация современных форм **стратегического планирования**, направленных на:

- формирование и обеспечение реализации, в том числе совместно с другими компаниями и с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, научно-технической и промышленной политики в судостроении;

- прогнозирование тенденций развития технологий судостроения и судоремонта, а также конъюнктуры соответствующих рынков;

- обеспечение конкурентоспособности производимой продукции, развитие и эффективное использование научно-технического и производственного потенциала, внедрение прогрессивных технологий;

- общее управление качеством выпускаемой продукции;
- осуществление наступательного маркетинга.

При этом организация самого *процесса управления дочерними предприятиями* будет осуществляться в соответствии с действующим законодательством через :

- *общее собрание акционеров*, на котором определяется устав дочерних предприятий, принимаются решения о его ликвидации или развитии, о выплате дивидендов, об одобрении крупных сделок;

- определяется состав директоров, и утверждаются документы, регулирующие деятельность органов управления дочерних предприятий. В свою очередь *советом директоров* определяются приоритетные направления деятельности дочерних предприятий, образуются исполнительные органы дочерних предприятий, а также определяется досрочное прекращение их полномочий;

В соответствии с уже имеющимися предварительными оценками, осуществление предлагаемых мер по совершенствованию управления деятельностью объединением предприятий, при внесении в уставный фонд (капитал) интегрированных структур, закрепленных в федеральной собственности, пакетов акций вышеуказанных предприятий позволит за счет:

- расширения и углубления кооперации и специализации производства, обеспечить снижение трудоемкости продукции и других производственных затрат на 20–25%;

- проведения организационно-технологических мероприятий, обеспечить сокращение эксплуатационных издержек на 20%;

- совершенствования структуры управления предприятий-участников и проведения организационных мероприятий, обеспечивающих сокращение численности работающих, вспомогательных и управленческих служб, обеспечить снижение накладных расходов на 10%;

- создания дополнительных рабочих мест, обеспечить общую оптимизацию численного состава.

Кроме того, через реализацию таких организационных мероприятий можно будет повысить инвестиционную привлекательность объединения и увеличить объемы финансирования для развития приоритетных направлений деятельности, в том числе и с помощью использования различных финансовых инструментов, обеспечить дополнительные поступления в бюджеты всех уровней как за счет улучшения результатов финансово-хозяйственной деятельности, так и увеличения совокупного объема производства, достигнуть увеличения чис-

той прибыли (не менее чем 10%) и способствовать ежегодному увеличению капитализации консолидированных активов (с момента выхода на проектную мощность не менее 15%).

Отдельно следует сказать о такой функции ОСК как способствованию формированию различных видов **государственно-частного партнерства**. Формы такого сотрудничества – предмет специальных договоренностей ОСК и частных судостроительных компаний. Другим возможным направлением расширения состава корпорации может быть, по примеру ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация», привлечение в ее структуру финансовых организаций.

Кроме того, в заключении следует обратить внимание и на целый ряд специфических особенностей, которые необходимо учитывать при реформировании управления отраслью.

Первое. В состав субхолдингов входит ряд судоремонтных заводов Военно-Морского Флота в форме ФГУПов. При этом финансовое положение некоторых из них оставляет желать лучшего.

Вопрос вхождения судоремонтных заводов ВМФ в состав интегрированных структур судостроения был предметом дискуссий промышленности с Минобороны России (Военно-Морским Флотом). Указ Президента Российской Федерации дал однозначное решение этой проблемы.

Определенный опыт такой интеграции есть: МП «Звездочка» практически завершает интеграционные процессы по присоединению 176 СРЗ ВМФ (Архангельск) и, по отзывам непосредственно заводчан, первые результаты обнадеживают. Но это налагает и дополнительную ответственность – корпорация и региональные субхолдинги полностью несут ответственность за выполнение всех регламентных видов судоремонтных работ в объемах, необходимых для обеспечения и поддержания боевой и технической готовности кораблей и судов Северного флота и Пограничного управления ФСБ России.

Второе, региональный и географический состав участников ИС очень неоднороден, когда в состав субхолдингов входят предприятия разных субъектов Российской Федерации. Так, в «Северный центр» входят предприятия Архангельской области (в первую очередь Северодвинска), Мурманской области, и, что особенно необходимо подчеркнуть, Черноморского и Каспийского бассейнов, в которых на территории Российской Федерации отсутствует соответствующая инфраструктура для обеспечения базирования, ремонта, технического обслуживания кораблей Черноморского флота, Каспийской флотилии.

Безусловно, СРЗ ВМФ и ФСБ Черноморского и Каспийского бассейнов, включенные в состав субхолдинга, в их сегодняшнем состоянии не в силах полноценно решать данные задачи. Опыт корабелов Северодвинска, и в первую очередь МП «Звездочка», поможет сделать позитивные сдвиги в этом направлении.

Список использованной литературы

1. Александров В.Л. Современное состояние отечественного судостроения // Реферативный журнал 05. Водный транспорт 05А. Судостроение. – М.: РАН ВИНТИ, 2004. – № 10.
2. Буров В.Н. Отечественное военное кораблестроение в третьем столетии своей истории.– СПб.: Судостроение, 1995. – С. 10, 13.
3. Войтоловский Г.К., Косолапов Н.А., Синецкий В.П. Стратегия: импульсы к разработке. Теория и практика морской деятельности. Вып. 9. – М.: СОПС, 2006. – С. 208.
4. Гладышева И.В. Подходы к прогнозированию стратегических направлений повышения конкурентоспособности // Сборник научных трудов. – Севмашвтуз. – 2005. – Вып. 7.
5. Гладышева И.В. Резервы повышения конкурентоспособности предприятий // Сборник научных трудов. – Севмашвтуз. – 2006. – Вып. 7.
6. Гладышева И.В. Оценка конкурентоспособности российского судостроения // Ученые записки Санкт-Петербургской академии управления и экономики. – 2006. – № 1 (13).
7. Гладышева И.В., Ветрова Е.Н. Проблемы и стратегия развития судостроения северо-западного региона // Экономика и управление. Сборник научных трудов.– СПб.: СПб. ГУЭФ, 2006. – Ч. 3.
8. Гладышева И.В. Проблемы и перспективы развития судостроения России // Научные труды вольного экономического общества России. Экономическое возрождение России в XXI в.: материалы российской научно-практической конференции. – М., СПб.: ВЭО, 2006. – Т. 69.
9. Комоедов В.П. Комментарий к статье «Без сильного флота не может быть сильной страной». // Российская Федерация сегодня. – 2008. – № 2. – С. 4.
10. Логачев С.И., Чугунов В.В. Мировое судостроение (Современное состояние и перспективы развития). – СПб.: Судостроение, 2001. – С. 285.
11. Логачев С.И. Проблемные вопросы развития транспортного судостроения. – СПб.: Судостроение, 1995.
12. Логачев С.И. О необходимости государственной поддержки российского судостроения. – СПб.: Судостроение, 1999.
13. Лебедев А.И. «Золотой век» российского флота. История российского флота.– М.: Эксмо, 2007. – С. 104.
14. Морские вести. – 2005. – № 1–2.
15. Морской бизнес. Регионы России. – Калининград: Атлас Пресс, 2000.
16. Морская деятельность Российской Федерации. Ежегодник. – М.: Изд-во ВНИРО, 2005. – С. 320.
17. Морские порты. – 2007. – № 6 (64). – С. 12.
18. Размышления о рыболовстве: поиск подходов к устойчивому развитию. Теория и практи-

- ка морской деятельности. Вып. 1./ Колл. авт. под руководством Войтоловского Г.К. – М.: СОПС, 2003. – 144 с.
19. Проблемы конкурентоспособности судостроения России // Российский экономический Интернет-журнал. – М.: МАТиСО, 2006.
20. Программа развития Приморского края до 2010 года. – Тихоокеанский Институт Географии, 2005.
21. Предложения по разработке проекта Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации (одобрены Морской коллегией при Правительстве Российской Федерации: протокол №3 (13) от 19.12.2006 г., раздел II, п. 1). – Официальный Интернет-портал Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации: <http://www.morskayakollegiya.ru>
22. Реферативный журнал 05. Водный транспорт 05А. Судостроение. – М.: РАН ВИНТИ, 2004.
23. Реферативный журнал 05. Водный транспорт 05А. Судостроение. – М.: РАН ВИНТИ, 2005.
24. Романов Е.А. Экономика рыбохозяйственного комплекса. – М.: Мир, 2005. – С. 61.
25. Судостроение. – 2004. – № 1–3.
26. Судостроение. – 2005. – № 1–3.
27. Судоремонтные и судостроительные предприятия России. Справочник. – М., СПб.: Гиппрорыбфлот-Сервис, 2001.
28. Хлебов А.А. Морские войны Рима. – СПб.: изд-во С-Петербур. ун-та, 2005. – С. 4.
29. Чугунов В.В. Об опыте финансирования строительства судов на российских верфях // Морской журнал. – 1995. – № 2.
30. Чугунов В.В., Педерсен Б.М. Финансирование судостроительных проектов в России. Сборник тезисов докладов IV Международной конференции «Нева-97». – СПб.: Ленэкспо, 1997.
31. Analysis and Forecast of World Shipbuilding Demand // The Shipbuilding market. – 1995.
32. Brodogradnja (Хорватия). – 1999–2005.
33. Outlook for Supply and Demand in World Shipbuilding (Note by the Korea Shipbuilder's Association). – OCDE: Emerging Market.

ПРИЛОЖЕНИЯ

ОБЪЕМЫ ПРОИЗВОДСТВА НА СУДОСТРОИТЕЛЬНЫХ И СУДОРЕМОНТНЫХ ЗАВОДАХ (тыс. руб.)

РЕГИОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.
Дальневосточный регион					
1. ФГУП «Дальневосточный завод «Звезда»	956 700,00	807 800,00	697 200,00	1 235 900,00	953 105,60
2. ОАО «Восточная верфь»	80 200,00	187 636,40	321 845,30	423 003,10	420 602,02
3. ОАО «Холдинговая компания «Дальзавод»	61 150,00	170 561,00	442 029,00	412 648,00	203 011,00
4. ОАО «Приморский завод»	109 420,00	124 109,00	130 788,00	119 702,00	134 554,00
5. ОАО «Славянский судоремонтный завод»	222 610,00	358 038,00	477 482,00	472 147,00	443 625,00
6. ОАО «Петропавловская судоверфь»	126 327,00	117 155,00	66 384,00	84 349,00	95 002,20
7. ОАО «Находкинский судоремонтный завод»	385 000,00	308 569,00	285 111,00	406 687,00	451 114,00
8. ОАО «Амурский судостроительный завод»	49 313,50	59 689,50	70 974,50	70 286,29	110 657,80
9. ОАО «Николаевский-на-Амуре судостроительный завод»	71 398,00	112 959,00	157 831,00	100 186,00	10 536,00
10. ОАО «Северный» судоремонтный завод»	22 862,00	24 729,00	16 637,00	13 880,00	4 393,00
11. ФГУП «Хабаровский судостроительный завод»	194 186,00	127 363,00	73 894,00	570 344,00	1 156 975,00
12. ООО «Советско-Гаванская судоремонтная компания»	-	-	30 066,60	19 326,10	129 818,00
Итого:	2 279 166,50	2 398 608,90	2 770 242,40	3 928 458,49	4 018 391,42
Северный регион:					
13. ОАО «Судоремонтный завод «Красная кузница»	204 308,00	172 192,00	226 594,00	209 092,00	79 871,00
14. ОАО «Лимендский судостроительно-судоремонтный завод»	59 020,00	57 009,00	125 413,00	105 895,00	111 840,00
15. ОАО «Мурманская судоверфь-судоремонтно-доковое производство»	212 200,00	217 300,00	204 200,00	267 100,00	344 183,00
16. ОАО «Мурманский судоремонтный завод морского флота»	192 617,70	98 657,30	92 821,10	102 981,30	265 732,00
17. ФГУП «10 СРЗ» МО РФ»	209 000,00	257 000,00	254 000,00	238 000,00	290 000,00
18. ФГУП «35 СРЗ» МО РФ»	202 280,00	259 777,00	243 444,00	528 542,00	502 818,00
19. ФГУП «82 СРЗ» МО РФ»	154 119,70	206 819,90	183 465,00	208 500,00	150 118,00
20. ФГУП «СРЗ «Нерпа»	541 000,00	630 000,00	929 000,00	1 344 000,00	1 448 000,00
21. ФГУП «Атомфлот»	143 687,00	115 063,00	128 566,00	136 292,00	186 438,00
Итого:	1 918 232,40	2 013 818,20	2 387 503,10	3 140 402,30	3 379 000,00
РЕГИОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	2001г.	2002г.	2003г.	2004г.	2005г.
Северо-Западный регион:					

22. ОАО «Судостроительная фирма «Алмаз»	2 119 450,00	94 135,00	1 203 056,00	2 390 187,00	50 096,00
23. ОАО «Балтийский завод»	5 245 500,00	2 559 400,00	9 496 200,00	7 594 300,00	222 400,00
24. ОАО «Судостроительный завод «Северная верфь»	251 360,00	2 505 198,00	7 280 196,00	11 056 703,00	12 814 106,00
25. ОАО «Выборгский судостроительный завод»	1 093 901,00	937 758,00	719 944,00	1 432 674,00	1 884 465,00
Итого:	8 710 211,00	6 096 491,00	18 699 396,00	22 473 864,00	14 971 067,00
Западный регион:					
26. ЗАО «Судоремонтное предприятие «Янтарь»	191 025,00	215 568,00	248 696,00	324 801,00	402 191,00
27. ООО «Светловский судоремонт»	45 640,00	51 254,00	107 719,00	174 487,00	210 037,00
Итого:	236 665,00	266 822,00	356 415,00	499 288,00	612 228,00
Азово-Черноморский регион:					
28. ЗАО «Азовская судоремонтная компания»	-	-	-	5 724,00	5 855,00
29. ОАО «Новороссийский судоремонтный завод»	810 115,00	997 249,00	730 941,00	605 728,00	649 147,00
30. ОАО «Туапсинский судоремонтный завод»	160 332,00	179 286,00	223 590,00	236 489,00	262 085,00
31. ОАО «Таганрогский завод «Прибой»	169 282,00	181 127,00	312 054,00	743 955,00	655 532,00
32. ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод «Мидель»	77 600,00	86 828,00	139 763,00	155 510,00	164 289,00
Итого:	1 217 329,00	1 444 490,00	1 406 348,00	1 747 406,00	1 736 908,00
Каспийский регион:					
33. ОАО ПП «Астраханская судостроительная верфь»	70 573,00	85 633,00	260 948,00	40 564,00	2 410,40
34. ОАО «Судостроительный завод «Красные Баррикады»	180 698,00	228 135,00	906 921,00	355 313,00	505 652,00
35. ОАО «Астраханский корабель»	241 292,00	241 292,00	241 292,00	241 292,00	241 292,00
36. ОАО «Мумринский судоремонтный завод»	7 288,00	-	-	-	7 143,00
37. ФГУП «Северо-Каспийское морское пароходство»	40 990,00	66 720,00	56 580,00	32 974,00	21 077,00
38.»Волготанкер»- ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод им. Ленина»	201 717,00	246 432,00	332 240,00	415 209,00	214 091,00
39. ОАО «Судоремонтно-судостроительный завод им. Урицкого»	12 213,00	10 354,00	17 465,00	7 371,00	5 376,80
40. ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод им. 3-го Интернационала»	189 344,00	227 252,00	271 957,00	248 846,00	253 312,00
Итого:	956 328,00	1 116 172,00	2 104 868,00	1 348 940,00	1 255 731,00
ОБЩИЙ ОБЪЕМ ПРОИЗВОДСТВА ПО ВСЕМ РЕГИОНАМ	15 317 931,90	13 336 402,10	27 724 772,50	33 138 358,79	25 973 325,42

ОБЪЕМЫ СУДОСТРОЕНИЯ НА СУДОСТРОИТЕЛЬНЫХ И СУДОРЕМОНТНЫХ ЗАВОДАХ (тыс. руб.)

РЕГИОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.
Дальневосточный регион					
1. ФГУП «Дальневосточный завод «Звезда»	14 350,50	20 195,00	18 127,20	76 625,80	8 009,89
2. ОАО «Восточная верфь»	33 924,60	124 965,84	282 258,30	313 868,30	289 122,00
3. ОАО «Холдинговая компания «Дальзавод»	-	-	-	-	-
4. ОАО «Приморский завод»	-	-	-	-	-
5. ОАО «Славянский судоремонтный завод»	-	-	-	-	-
6. ОАО «Петропавловская судоверфь»	-	-	-	-	-
7. ОАО «Находкинский судоремонтный завод»	-	-	-	-	-
8. ОАО «Амурский судостроительный завод»	16 076,20	10 744,00	4 329,40	10 191,50	100 034,65
9. ОАО «Николаевский-на-Амуре судостроительный завод»	30 993,00	58 329,00	107 495,00	77 870,00	7 768,00
10. ОАО «Северный» судоремонтный завод»	-	-	-	-	-
11. ФГУП «Хабаровский судостроительный завод»	171 272,05	106 857,56	34 951,86	549 241,27	1 131 521,00
12. ООО «Советско-Гаванская судоремонтная компания»	-	-	-	-	-
Итого:	266 616,35	321 091,40	447 161,76	1 027 796,87	1 543 885,95
Северный регион:					
13. ОАО «Судоремонтный завод «Красная кузница»	30 646,20	25 828,80	33 989,10	31 363,80	11 980,65
14. ОАО «Лимендский судостроительно-судоремонтный завод»	27 739,40	21 093,33	71 109,17	33 039,24	49 656,96
15. ОАО «Мурманская судоверфь-судоремонтно-доковое производство»	-	-	-	-	-
16. ОАО «Мурманский судоремонтный завод морского флота»	-	-	-	-	-
17. ФГУП «10 СРЗ» МО РФ	-	-	-	-	-
18. ФГУП «35 СРЗ» МО РФ	-	-	-	-	-
19. ФГУП «82 СРЗ» МО РФ	-	-	-	-	-
20. ФГУП «СРЗ «Нерпа»	-	8 000,00	8 000,00	14 000,00	21 000,00
21. ФГУП «Атомфлот»	-	-	-	-	-
Итого:	58 385,60	54 922,13	113 098,27	78 403,04	82 637,61
РЕГИОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.
Северо-Западный регион:					
22. ОАО «Судостроительная фирма «Алмаз»	2 062 224,85	52 903,87	1 112 826,80	2 337 602,89	-

23. ОАО «Балтийский завод»	4 962 243,00	2 272 747,20	8 869 450,80	6 872 841,50	126 990,40
24. ОАО «Судостроительный завод «Северная верфь»	239 546,00	2 502 692,80	7 258 355,40	11 045 646,30	12 801 292,00
25. ОАО «Выборгский судостроительный завод»	1 093 901,00	937 758,00	719 944,00	1 432 674,00	1 884 465,00
Итого:	8 357 914,85	5 766 101,87	17 960 577,00	21 688 764,69	14 812 747,40
Западный регион:					
26. ЗАО «Судоремонтное предприятие «Янтарь»	-	-	-	-	-
27. ООО «Светловский судоремонт»	-	-	-	-	-
Итого:	-	-	-	-	-
Азово-Черноморский регион:					
28. ЗАО «Азовская судоремонтная компания»	-	-	-	2 862,00	2 927,50
29. ОАО «Новороссийский судоремонтный завод»	-	-	-	-	-
30. ОАО «Туапсинский судоремонтный завод»	-	-	-	-	-
31. ОАО «Таганрогский завод «Прибой»	-	-	-	-	-
32. ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод «Мидель»	-	-	-	-	-
Итого:	-	-	-	2 862,00	2 927,50
Каспийский регион:					
33. ОАО ПП «Астраханская судостроительная верфь»	47 973,00	48 212,00	285 634,00	41 983,00	13 102,60
34. ОАО «Судостроительный завод «Красные Баррикады»	180 698,00	228 135,00	906 921,00	355 313,00	505 652,00
35. ОАО «Астраханский корабел»	125 471,32	125 471,32	125 471,32	125 471,32	60 322,75
36. ОАО «Мумринский судоремонтный завод»	-	-	-	-	-
37. ФГУП «Северо-Каспийское морское пароходство»	1 486,00	-	-	-	-
38 «Волготанкер» ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод им. Ленина»	-	-	-	-	-
39. ОАО «Судоремонтно-судостроительный завод им. Урицкого»	3 200,00	1 600,00	12 035,00	-	-
40. ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод им. 3-го Интернационала»	153 558,00	185 438,00	121 021,00	139 603,00	167 692,00
Итого:	515 586,32	590 456,32	1 463 118,12	662 370,32	746 769,35
ОБЩИЙ ОБЪЕМ СУДОСТРОЕНИЯ ПО ВСЕМ РЕГИОНАМ	9 198 503,20	6 732 571,72	19 983 955,16	23 460 196,92	17 188 967,81

ОБЪЕМЫ СУДОРЕМОНТА НА СУДОСТРОИТЕЛЬНЫХ И СУДОРЕМОНТНЫХ ЗАВОДАХ (тыс. руб.)

РЕГИОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.
Дальневосточный регион					
1. ФГУП «Дальневосточный завод «Звезда»	900 254,70	741 560,40	614 233,20	1 076 468,90	695 576,50
2. ОАО «Восточная верфь»	23 017,40	36 401,50	24 460,20	95 598,70	116 759,10
3. ОАО «Холдинговая компания Дальзавод»	61 150,00	170 561,00	442 029,00	412 648,00	203 011,00
4. ОАО «Приморский завод»	100 666,40	115 049,00	128 303,00	109 288,00	123 790,00
5. ОАО «Славянский судоремонтный завод»	166 735,00	268 886,50	290 309,00	270 068,00	274 604,00
6. ОАО «Петропавловская судоверфь»	93 103,00	84 234,44	44 742,82	54 573,80	61 561,40
7. ОАО «Находкинский судоремонтный завод»	385 000,00	308 569,00	285 111,00	406 687,00	451 114,00
8. ОАО «Амурский судостроительный завод»	641,07	3 820,13	7 736,22	7 309,77	9 737,80
9. ОАО «Николаевский-на-Амуре судостроительный завод»	11 955,00	19 452,00	15 683,00	3 675,00	216,00
10. ОАО «Северный» судоремонтный завод»	5 992,00	4 970,00	-	-	-
11. ФГУП «Хабаровский судостроительный завод»	8 544,18	4 457,70	4 507,53	7 414,47	15 041,00
12. ООО «Советско-Гаванская судоремонтная компания»	-	-	30 066,60	19 326,10	66 871,00
Итого:	1 757 058,75	1 757 961,67	1 887 181,57	2 463 057,74	2 018 281,80
Северный регион:					
13. ОАО «Судоремонтный завод «Красная кузница»	173 661,80	180 000,00	192 604,90	177 728,20	67 890,35
14. ОАО «Лимендский судостроительно-судоремонтный завод»	2 596,88	6 213,98	7 775,61	19 908,26	17 558,88
15. ОАО «Мурманская судоверфь-судоремонтно-доковое производство»	165 445,70	154 179,12	163 187,64	179 763,50	274 981,00
16. ОАО «Мурманский судоремонтный завод морского флота»	179 134,46	93 132,49	87 437,48	98 141,18	253 508,33
17. ФГУП «10 СРЗ» МО РФ	70 000,00	103 000,00	127 000,00	85 000,00	160 000,00
18. ФГУП «35 СРЗ» МО РФ	135 271,00	213 821,00	201 913,00	371 056,00	374 537,00
19. ФГУП «82 СРЗ» МО РФ	154 119,70	206 819,90	183 465,00	208 500,00	150 118,00
20. ФГУП «СРЗ «Нерпа»	24 000,00	17 700,00	7 100,00	4 400,00	4 000,00
21. ФГУП «Атомфлот»	90 352,00	62 704,00	75 231,00	89 387,00	114 992,00
Итого:	994 581,54	1 037 570,49	1 045 714,83	1 233 884,14	1 417 585,56
РЕГИОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.
Северо-Западный регион:					
22. ОАО «Судостроительная фирма» «Алмаз»	-	-	-	-	-

23. ОАО «Балтийский завод»	-	-	-	-	-
24. ОАО «Судостроительный завод «Северная верфь»	-	-	-	-	-
25. ОАО «Выборгский судостроительный завод»	-	-	-	-	-
Итого:	-	-	-	-	-
Западный регион:					
26. ЗАО «Судоремонтное предприятие «Янтарь»	191 025,00	215 568,00	248 696,00	324 801,00	401 191,00
27. ООО «Светловский судоремонт»	45 640,00	51 254,00	107 719,00	174 487,00	103 025,00
Итого:	236 665,00	266 822,00	356 415,00	499 288,00	611 228,00
Азово-Черноморский регион:					
28. ЗАО «Азовская судоремонтная компания»	-	-	-	2 862,00	2 927,50
29. ОАО «Новороссийский судоремонтный завод «	521 071,00	600 727,00	343 349,00	139 541,00	170 655,00
30. ОАО «Туапсинский судоремонтный завод»	72 790,73	86 057,28	101 286,27	120 609,00	138 381,00
31. ОАО «Таганрогский завод «Прибой»	-	-	-	-	-
32. ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод «Мидель»	77 600,00	86 828,00	139 763,00	155 510,00	164 289,00
Итого:	671 461,73	773 612,00	584 398,27	418 522,00	476 252,50
Каспийский регион:					
33. ОАО ПП «Астраханская судостроительная верфь»	-	-	-	-	-
34. ОАО «Судостроительный завод «Красные Баррикады»	-	-	-	-	-
35. ОАО «Астраханский корабель»	50 672,32	50 672,32	50 672,32	50 672,32	-
36. ОАО «Мумринский судоремонтный завод»	7 288,00	-	-	-	7 143,00
37. ФГУП «Северо-Каспийское морское пароходство	37 915,75	63 851,04	54 826,02	31 918,83	20 507,92
38. «Волготанкер» ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод им. Ленина»	109 734,05	148 598,50	203 663,42	250 371,03	145 795,97
39. ОАО «Судоремонтно-судостроительный завод им. Урицкого»	4 893,00	3 391,20	1 660,20	4 564,30	3 254,40
40. ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод им. 3-го Интернационала»	30 863,00	31 815,00	137 610,00	100 036,00	75 487,00
Итого:	246 259,22	301 719,27	450 092,16	442 126,78	255 442,69
ОБЩИЙ ОБЪЕМ СУДОРЕМОНТА ПО ВСЕМ РЕГИОНАМ	3 906 026,24	4 137 685,43	4 323 801,83	5 056 878,66	4 778 790,55

ОБЪЕМЫ ДЕБИТОРСКОЙ ЗАДОЛЖЕННОСТИ НА СУДОСТРОИТЕЛЬНЫХ И СУДОРЕМОНТНЫХ ЗАВОДАХ (тыс. руб.)

РЕГИОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.
Дальневосточный регион					
1. ФГУП «Дальневосточный завод «Звезда»	129 068,00	223 380,00	218 528,00	214 587,00	243 187,00
2. ОАО «Восточная верфь»	29 091,00	53 852,00	84 104,00	69 751,00	91 199,00
3. ОАО «Холдинговая компания Дальзавод»	127 796,00	104 774,00	154 555,00	148 421,00	118 497,00
4. ОАО «Приморский завод»	12 455,00	18 289,00	19 640,00	27 715,00	39 718,00
5. ОАО «Славянский судоремонтный завод»	67 724,00	69 530,00	73 204,00	100 546,00	98 489,00
6. ОАО «Петропавловская судоверфь»	45 024,00	43 714,00	48 826,00	47 812,00	59 267,00
7. ОАО «Находкинский судоремонтный завод»	124 629,00	77 687,00	69 003,00	93 653,00	120 580,00
8. ОАО «Амурский судостроительный завод»	3 646 953,00	4 093 332,00	787 267,00	4 033 465,00	7 889 259,00
9. ОАО «Николаевский-на-Амуре судостроительный завод»	-	-	-	-	-
10. ОАО «Северный» судоремонтный завод»	18 490,00	20 739,00	17 607,00	8 147,00	8 986,00
11. ФГУП «Хабаровский судостроительный завод»	64 763,00	91 346,00	182 558,00	451 196,00	562 200,00
12. ООО «Советско-Гаванская судоремонтная компания»	-	-	16 403,00	20 633,00	25 743,00
Итого:	4 265 993,00	4 796 643,00	1 671 695,00	5 215 926,00	9 257 125,00
Северный регион:					
13. ОАО «Судоремонтный завод «Красная кузница»	31 049,00	33 559,00	62 914,00	46 974,00	57 112,00
14. ОАО «Лимендский судостроительно-судоремонтный завод»	135 345,00	20 477,00	18 990,00	15 912,00	13 169,00
15. ОАО «Мурманская судоверфь-судоремонтно-доковое производство»	26 418,00	39 047,00	32 214,00	60 322,00	53 957,00
16. ОАО «Мурманский судоремонтный завод морского флота»	57 068,00	60 487,00	49 166,00	53 853,00	182 992,00
17. ФГУП «10 СРЗ» МО РФ	-	-	-	-	-
18. ФГУП «35 СРЗ» МО РФ	99 587,00	55 795,00	45 371,00	49 607,00	24 267,00
19. ФГУП «82 СРЗ» МО РФ	46 610,00	56 525,00	24 285,00	39 634,00	27 292,00
20. ФГУП «СРЗ «Нерпа»	504 230,00	364 250,00	558 860,00	338 200,00	432 220,00
21. ФГУП «Атомфлот»	21 128,00	19 319,00	13 017,00	25 166,00	26 464,00
Итого:	921 435,00	649 459,00	804 817,00	629 668,00	817 473,00
РЕГИОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.
Северо-Западный регион:					
22. ОАО «Судостроительная фирма» «Алмаз»	353 166,00	149 075,00	575 277,00	496 317,00	564 141,00

23. ОАО «Балтийский завод»	26 000,00	45 000,00	2 471 000,00	77 000,00	48 000,00
24. ОАО «Судостроительный завод «Северная верфь»	395 274,40	2 841 639,80	3 694 002,20	4 021 051,60	6 163 076,00
25. ОАО «Выборгский судостроительный завод»	720 528,00	63 747,00	104 495,00	360 055,00	520 482,00
Итого:	1 494 968,40	3 099 461,80	6 844 774,20	4 954 423,60	7 295 699,00
Западный регион:					
26. ЗАО «Судоремонтное предприятие «Янтарь»	57 840,00	61 180,00	68 067,00	115 198,00	130 772,00
27. ООО «Светловский судоремонт»	2 714,00	7 740,00	10 414,00	16 173,00	38 178,00
Итого:	60 554,00	68 920,00	78 481,00	131 371,00	168 950,00
Азово-Черноморский регион:					
28. ЗАО «Азовская судоремонтная компания»	-	-	-	2 583,00	1 561,00
29. ОАО «Новороссийский судоремонтный завод»	82 140,00	97 886,00	61 136,00	118 268,00	84 742,00
30. ОАО «Туапсинский судоремонтный завод»	6 113,00	18 997,00	22 238,00	14 910,00	18 677,00
31. ОАО «Таганрогский завод «Прибой»	85,40	95,00	78,20	89,40	112 000,00
32. ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод «Мидель»	11 304,00	11 636,00	21 127,00	23 258,00	37 533,00
Итого:	99 642,40	128 614,00	104 579,20	159 108,40	142 625,00
Каспийский регион:					
33. ОАО ПП «Астраханская судостроительная верфь»	1 046,00	28 790,00	31 205,00	16 659,00	13 301,40
34. ОАО «Судостроительный завод «Красные Баррикады»	17,70	44,10	94,40	74,40	88,30
35. ОАО «Астраханский корабел»	-	-	-	-	-
36. ОАО «Мумринский судоремонтный завод»	2 400,00	-	-	-	3 250,00
37. ФГУП «Северо-Каспийское морское пароходство»	Дебиторская задолженность формируется в целом по СКМП				
38. «Волготанкер» ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод им. Ленина»	30 642,00	55 339,00	49 616,00	64 231,00	106 950,00
39. ОАО «Судоремонтно-судостроительный завод им. Урицкого»	-	-	-	-	-
40. ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод им. 3-го Интернационала»	18 867,00	15 057,00	84 697,00	75 938,00	127 427,00
Итого:	52 972,70	99 230,10	165 612,40	156 902,40	251 016,70
ОБЩИЙ ОБЪЕМ ДЕБИТОРСКОЙ ЗАДОЛЖЕННОСТИ ПО ВСЕМ РЕГИОНАМ	6 895 565,50	8 842 327,90	9 669 958,80	11 247 399,40	17 932 888,70

ОБЪЕМЫ КРЕДИТОРСКОЙ ЗАДОЛЖЕННОСТИ НА СУДОСТРОИТЕЛЬНЫХ И СУДОРЕМОНТНЫХ ЗАВОДАХ (тыс. руб.)

РЕГИОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.
Дальневосточный регион					
1. ФГУП «Дальневосточный завод «Звезда»	298 716,00	265 137,00	389 497,00	197 860,00	346 218,00
2. ОАО «Восточная верфь»	32 428,00	48 247,00	21 072,00	20 311,00	35 756,00
3. ОАО «Холдинговая компания Дальзавод»	941 102,00	692 184,00	775 190,00	909 436,00	930 734,00
4. ОАО «Приморский завод»	92 466,00	103 782,00	110 805,00	116 450,00	106 059,00
5. ОАО «Славянский судоремонтный завод»	103 882,00	109 742,00	74 795,00	69 293,00	84 533,00
6. ОАО «Петропавловская судоверфь»	35 121,00	42 623,00	40 865,00	55 145,00	94 651,00
7. ОАО «Находкинский судоремонтный завод»	123 196,00	80 723,00	16 018,00	35 846,00	46 781,00
8. ОАО «Амурский судостроительный завод»	4 712 850,00	4 808 592,00	4 049 045,00	10 328 991,00	19 668 121,00
9. ОАО «Николаевский-на-Амуре судостроительный завод»	-	-	-	-	-
10. ОАО «Северный» судоремонтный завод»	128 870,00	136 283,00	139 905,00	135 824,00	143 065,00
11. ФГУП «Хабаровский судостроительный завод»	465 466,00	555 254,00	581 222,00	1 687 953,00	1 534 000,00
12. ООО «Советско-Гаванская судоремонтная компания»	-	-	33 825,00	61 849,00	77 241,00
Итого:	6 934 097,00	6 842 567,00	6 232 239,00	13 618 958,00	23 067 159,00
Северный регион:					
13. ОАО «Судоремонтный завод «Красная кузница»	22 228,00	33 678,00	47 399,00	84 011,00	97 885,00
14. ОАО «Лимендский судостроительно-судоремонтный завод»	46 969,00	70 695,00	50 595,00	68 825,00	64 947,00
15. ОАО «Мурманская судоверфь-судоремонтно-доковое производство»	35 976,00	30 448,00	22 366,00	47 928,00	56 257,00
16. ОАО «Мурманский судоремонтный завод морского флота»	31 087,00	14 253,00	14 072,00	25 892,00	37 615,00
17. ФГУП «10 СРЗ» МО РФ	-	-	-	-	-
18. ФГУП «35 СРЗ» МО РФ	684 617,00	443 447,00	493 730,00	401 650,00	383 406,00
19. ФГУП «82 СРЗ» МО РФ	262 569,00	310 913,00	354 644,00	356 625,00	373 639,00
20. ФГУП «СРЗ «Нерпа»	689 800,00	518 070,00	1 109 320,00	1 485 540,00	2 008 630,00
21. ФГУП «Атомфлот»	104 675,00	135 647,00	158 858,00	244 206,00	263 000,00
Итого:	1 877 921,00	1 557 151,00	2 250 984,00	2 714 677,00	3 285 379,00
РЕГИОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.
Северо-Западный регион:					
22. ОАО «Судостроительная фирма» «Алмаз»	599 612,00	1 397 310,00	1 490 199,00	585 255,00	621 360,00
23. ОАО «Балтийский завод»	178 000,00	548 000,00	1 607 000,00	892 000,00	864 000,00

24. ОАО «Судостроительный завод «Северная верфь»	493 668,23	6 142 047,80	8 590 744,90	15 587 176,00	11 709 632,00
25. ОАО «Выборгский судостроительный завод»	205 013,00	130 071,00	197 351,00	1 518 735,00	931 174,00
Итого:	1 476 293,23	8 217 428,80	11 885 294,90	18 583 166,00	14 126 166,00
Западный регион:					
26. ЗАО «Судоремонтное предприятие «Янтарь»	38 775,00	45 472,00	48 224,00	100 071,00	108 458,00
27. ООО «Светловский судоремонт»	22 303,00	22 810,00	22 078,00	34 811,00	12 192,00
Итого:	61 078,00	68 282,00	70 302,00	134 882,00	120 650,00
Азово-Черноморский регион:					
28. ЗАО «Азовская судоремонтная компания»	-	-	-	18 766,00	1 544,00
29. ОАО «Новороссийский судоремонтный завод «	171 061,00	275 606,00	160 597,00	100 682,00	88 509,00
30. ОАО «Туапсинский судоремонтный завод»	13 749,00	20 120,00	26 837,00	17 334,00	10 406,00
31. ОАО «Таганрогский завод «Прибой»	249,90	188,80	142,60	181,30	194 600,00
32. ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод «Мидель»	22 019,00	29 219,00	43 151,00	44 161,00	51 405,00
Итого:	207 078,90	325 133,80	230 727,60	181 124,30	152 058,60
Каспийский регион:					
33. ОАО ПП «Астраханская судостроительная верфь»	28 445,00	30 132,00	61 192,00	47 559,00	103 442,70
34. ОАО «Судостроительный завод «Красные Баррикады»	265,80	566,80	1 071,80	943,60	818,80
35. ОАО «Астраханский корабел»	-	-	-	-	-
36. ОАО «Мумринсий судоремонтный завод»	1 992,00	-	-	-	2 500,00
37. ФГУП «Северо-Каспийское морское пароходство»	Кредиторская задолженность формируется в целом по СКМП				
38. «Волготанкер» - ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод им. Ленина»	94 376,00	138 995,00	142 726,00	138 340,00	120 881,00
39. ОАО «Судоремонтно-судостроительный завод им. Урицкого»	-	-	-	-	-
40. ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод им. 3-го Интернационала»	6 117,00	8 616,00	81 423,00	47 706,00	128 201,00
Итого:	131 195,80	178 309,80	286 412,80	234 548,60	355 843,50
ОБЩИЙ ОБЪЕМ КРЕДИТОРСКОЙ ЗАДОЛЖЕННОСТИ ПО ВСЕМ РЕГИОНАМ	10 687 663,93	17 188 872,40	20 955 960,30	35 467 355,90	41 107 256,10

ОБЩАЯ ПРИБЫЛЬ (УБЫТОК) ПО СУДОСТРОИТЕЛЬНЫМ И СУДОРЕМОНТНЫМ ЗАВОДАМ (тыс. руб.)

РЕГИОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.
Дальневосточный регион					
1. ФГУП «Дальневосточный завод «Звезда»	39 421,0	-39 047,0	28 521,0	57 658,0	31 269,0
2. ОАО «Восточная верфь»	-4 767,0	-10 666,0	303,0	1 967,0	143,0
3. «Холдинговая компания Дальзавод»	-193 512,0	-113 355,0	-20 943,0	-116 363,0	-189,0
4. ОАО «Приморский завод»	394,0	-1 691,0	701,0	220,0	179,0
5. ОАО «Славянский судоремонтный завод»	7 892,0	31 192,0	4 915,0	6 759,0	-25 045,0
6. ОАО «Петропавловская судоверфь»	-135 178,0	4 985,0	-26 547,0	-17 556,0	-6 960,0
7. ОАО Находкинский судоремонтный завод	2 013,0	-6 183,0	1 249,0	3 362,0	1 352,0
8. ОАО «Амурский судостроительный завод»	-389 600,0	-104 700,0	-550 600,0	-326 800,0	-425 700,0
9. ОАО «Николаевский-на-Амуре судостроительный завод»	-	-	-	-	-
10. ОАО «Северный» судоремонтный завод»	-	-	-	-	-
11. ФГУП «Хабаровский судостроительный завод»	-22 449,0	-31 919,0	-45 523,0	-49 955,0	-62 396,0
12. ООО «Советско-Гаванская судоремонтная компания»	-	-	-3 997,0	-16 275,0	-13 209,0
Итого:	-695 786,0	-271 384,0	-611 921,0	-456 983,0	-500 556,0
Северный регион:					
13. ОАО «Судоремонтный завод «Красная кузница»	-23 711,0	-4 834,0	-38 501,0	-83 150,0	-29 261,0
14. ОАО «Лимендский судостроительно-судоремонтный завод»	3 195,0	-5 798,0	4 154,0	3 481,0	5 317,0
15. ОАО «Мурманская судоверфь-судоремонтно-доковое производство»	18 400,0	-15 900,0	-6 100,0	200,0	223,0
16. ОАО «Мурманский судоремонтный завод морского флота»	10 015,0	13 482,0	16 213,0	11 418,0	15 150,0
17. ФГУП «10 СРЗ» МО РФ	-4 000,0	500,0	100,0	700,0	5 400,0
18. ФГУП «35 СРЗ» МО РФ	-45 083,0	-66 039,0	36 181,0	61 618,0	59 317,0
19. ФГУП «82 СРЗ» МО РФ	-33 438,0	-41 177,0	-52 114,0	-41 659,0	-35 509,0
20. ФГУП «СРЗ «Нерпа»	66 160,0	119 220,0	-63 160,0	73 950,0	-8 810,0
21. ФГУП «Атомфлот»	-1 033,0	-25 603,0	-28 148,0	-42 642,0	-4 688,0
Итого:	-9 495,0	-26 149,0	-131 375,0	-16 084,0	7 139,0
РЕГИОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.
Северо-Западный регион:					

22. ОАО «Судостроительная фирма» «Алмаз»	15 608,0	30 179,0	50 667,0	117 195,0	-18 340,0
23. ОАО «Балтийский завод»	-1 053 000,0	-1 349 000,0	-430 000,0	1 019 000,0	64 000,0
24. ОАО «Судостроительный завод «Северная верфь»	-1 520 272,0	-828 251,0	-254 407,0	- 34 149,0	257 799,0
25. ОАО «Выборгский судостроительный завод»	-100 964,0	107 182,0	-83 131,0	-96 909,0	-133 988,0
Итого:	-2 658 628,0	-2 039 890,0	-716 871,0	1 005 137,0	169 476,0
Западный регион:					
26. ЗАО «Судоремонтное предприятие «Янтарь»	10 245,0	11 431,0	2 880,0	7 744,0	2 155,0
27. ООО «Светловский судоремонт»	90,0	2 612,0	4 563,0	2 932,0	5 114,9
Итого:	10 335,0	14 043,0	7 443,0	10 676,0	7 269,9
Азово-Черноморский регион:					
28. ЗАО «Азовская судоремонтная компания»	-	-	-	29,0	-1 053,0
29. ОАО «Новороссийский судоремонтный завод «	-	-	-	-	-
30. ОАО «Туапсинский судоремонтный завод»	14 128,0	1 901,0	10 367,0	5 108,0	19 635,0
31. ОАО «Таганрогский завод «Прибой»	-10,5	-3,8	4,4	41,8	24 ,6
32. ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод «Мидель»	2 357,0	5 884,0	9 121,0	6 286,0	9 939,0
Итого:	16 474,5	7 781,2	19 492,4	11 464,8	28 545,6
Каспийский регион:					
33. ОАО ПП «Астраханская судостроительная верфь»	-1 995,0	-6 879,0	87,0	-15 821,0	-1 855,0
34. ОАО «Судостроительный завод «Красные Баррикады»	2,9	7,6	14,0	33,0	18,0
35. ОАО «Астраханский корабел»	-	-	-	-	-
36. ОАО «Мумринсий судоремонтный завод»	279,0	-	-	-	160,0
37. ФГУП «Северо-Каспийское морское пароходство»	-	-	-	-	-
38. «Волготанкер» ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод им. Ленина»	9 931,0	15 000,0	9 403,0	19 286,0	19 160,0
39. ОАО «Судоремонтно-судостроительный завод им. Урицкого»	-	-	-	-	-
40. ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод им. 3-го Интернационала»	24 775,0	40 692,0	6 150,0	12 584,0	-51 396,0
Итого:	32 992,9	48 820,6	15 654,0	16 082,0	-33 913,0
ОБЩАЯ ПРИБЫЛЬ (УБЫТОК) ПО ВСЕМ РЕГИОНАМ	-3 304 106,6	-2 266 778,2	-1 417 577,6	570 292,8	-332 043,5

ОБЩАЯ ЧИСЛЕННОСТЬ РАБОТАЮЩИХ НА СУДОСТРОИТЕЛЬНЫХ И СУДОРЕМОНТНЫХ ЗАВОДАХ

РЕГИОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.
Дальневосточный регион					
1. ФГУП «Дальневосточный завод «Звезда»	4 590	4 617	4 342	4 061	3 952
2. ОАО «Восточная верфь»	424	497	560	681	766
3. ОАО «Холдинговая компания Дальзавод»	2 838	2 203	2 208	2 103	1 908
4. ОАО «Приморский завод»	573	532	471	405	457
5. ОАО «Славянский судоремонтный завод»	1 579	1 640	1 605	1 181	1 581
6. ОАО «Петропавловская судоверфь»	504	476	440	405	388
7. ОАО «Находкинский судоремонтный завод»	1 932	1 679	1 423	1 546	1 647
8. ОАО «Амурский судостроительный завод»	5 965	6 393	6 137	4 775	5 680
9. ОАО «Николаевский-на-Амуре судостроительный завод»	953	964	970	667	524
10. ОАО «Северный» судоремонтный завод»	583	199	142	132	106
11. ФГУП «Хабаровский судостроительный завод»	1 320	1 329	1 143	1 298	1 310
12. ООО «Советско-Гаванская судоремонтная компания»	-	-	651	514	458
Итого:	21 261	20 529	20 092	17 768	18 709
Северный регион:					
11. ОАО «Судоремонтный завод «Красная кузница»	925	867	893	835	800
12. ОАО «Лимендский судостроительно-судоремонтный завод»	569	545	508	475	419
13. ОАО «Мурманская судоверфь-судоремонтно-доковое производство»	1 089	1 113	980	926	943
14. ОАО «Мурманский судоремонтный завод морского флота»	888	865	810	764	715
15. ФГУП «10 СРЗ» МО РФ	1 558	1 523	1 453	1 146	988
16. ФГУП «35 СРЗ» МО РФ	1 754	1 812	1 453	1 302	1 236
17. ФГУП «82 СРЗ» МО РФ	1 242	1 247	1 047	843	840
18. ФГУП «СРЗ «Нерпа»	2 442	2 365	2 221	2 446	2 618
19. ФГУП «Атомфлот»	523	517	483	480	466
Итого:	10 990	10 854	9 848	9 217	9 025
РЕГИОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.
Северо-Западный регион:					
20. ОАО «Судостроительная фирма» «Алмаз»	1 058	1 109	1 131	1 038	1 025
21. ОАО «Балтийский завод»	6 523	6 437	5 795	4 641	4 258

22. ОАО «Судостроительный завод «Северная верфь»	2 690	2 930	3 227	3 442	3 580
25. ОАО «Выборгский судостроительный завод»	1 894	1 753	1 528	1 576	1 683
Итого:	12 165	12 229	11 681	10 697	10 546
Западный регион:					
26. ЗАО Судоремонтное предприятие «Янтарь»	893	785	760	810	
27. ООО «Светловский судоремонт»	386	423	414	461	465
Итого:	1 279	1 208	1 174	1 271	1 300
Азово-Черноморский регион:					
28. ЗАО «Азовская судоремонтная компания»	-	-	-	80	118
29. ОАО «Новороссийский судоремонтный завод «	3 803	3 262	2 889	2 183	1 858
30. ОАО «Туапсинский судоремонтный завод»	1 204	1 178	1 127	1 055	1 002
31. ОАО «Таганрогский завод «Прибой»	2 188	1 995	1 913	2 029	2 253
32. ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод «Мидель»	361	157	139	162	168
Итого:	7 556	6 592	6 068	5 509	5 379
Каспийский регион:					
33. ОАО ПП «Астраханская судостроительная верфь»	260	350	456	319	190
34. ОАО «Судостроительный завод «Красные Баррикады»	1 322	1 346	1 536	1 644	1 583
35. ОАО «Астраханский корабел»	850	860	930	980	1 100
36. ОАО «Мумринский судоремонтный завод»	267	-	-	-	95
37. ФГУП «Северо-Каспийское морское пароходство	393	397	370	325	303
38. «Волготанкер» ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод им. Ленина»	1 294	1 340	1 414	1 339	1 241
39. ОАО «Судоремонтно-судостроительный завод им. Урицкого»	154	145	138	135	131
40. ОАО «Судостроительно-судоремонтный завод им. 3-го Интернационала»	809	829	906	955	886
Итого:	5 503	5 412	5 888	5 832	5 860
ОБЩАЯ ЧИСЛЕННОСТЬ РАБОТАЮЩИХ ПО РЕГИОНАМ	58 754	56 824	54 751	50 294	50 819

ПЕРЕЧЕНЬ СОКРАЩЕНИЙ

АТО	– атомное техническое обслуживание
БАТМ	– большой автономный траулер морозильный
БМРТ	– большой морозильный рефрижераторный траулер
ДВС	– двигатель внутреннего сгорания
ЗАТО	– закрытое административно – территориальное образование
МРС	– малый рыболовный сейнер
НИС	– научно-исследовательское судно
ОЭЗ	– особая экономическая зона
ПСКР	– пограничный сторожевой корабль
ПТР	– производственно-транспортный рефрижератор
РС	– рыболовный сейнер
РТМ	– рыболовный траулер морозильный
СРЗ	– судоремонтный завод
СРТМ	– средний рыболовный траулер морозильный
СТМ	– средний траулер морозильный
ССЗ	– судостроительный завод
СТР	– средний траулер рыболовный
ЯЭУ	– ядерная энергетическая установка

Научное издание серии

«ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА МОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ»

Выпуск пятнадцатый

Клячко Л.М., Рабинович Ю.И.

**Судостроительные и судоремонтные предприятия России:
специализация и оценка возможностей повышения эффективности.**

ред. Кузиванов А.М.