

УДК 33 : 332.1

Проблемы развития предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области

С.Б. Савельева, В.М. Кутин

Экономический факультет МГТУ, кафедра экономической теории и национальной экономики

Аннотация. В статье исследуются и анализируются основные проблемы развития предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области. Рассматриваются пути решения данных проблем, в частности проведение реорганизации предпринимательских структур, независимо от форм собственности.

Abstract. The basic problems of developing the entrepreneurship in the ship repair of the Murmansk region have been studied and analyzed. The ways of solving these problems in particular the reorganization of business structures regardless of ownership have been considered.

Ключевые слова: предпринимательство, конкурентоспособность, проблемы развития, судоремонт, государственный оборонный заказ, предпринимательские структуры

Key words: entrepreneurship, competitiveness, development problems, ship repair, government defence order, entrepreneurial structures

1. Введение

Развитие предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области проходит в тяжелых экономических условиях. Проблемы, накопившиеся на предприятиях в течение последних нескольких десятилетий, не повлекли за собой принятия серьезных государственных решений и в настоящее время затрудняют работу и становление бизнеса в данной сфере. К основным проблемам необходимо отнести: старение квалифицированного персонала судоремонтников и его нехватка; снижение загрузки производственных мощностей предприятий судоремонта; рост цен на энергоносители, сырьё, тарифы; недостаточное финансирование по государственному оборонному заказу; технологическая отсталость; рост конкуренции; высокие налоги; нехватка денежных средств на развитие и инвестиционные проекты; трудности при сертификации, лицензировании и т.д.

Данная ситуация требует принятия кардинальных мер. Настоящее исследование представляет собой анализ основных проблем развития предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области и определение конкретных путей их разрешения.

2. Анализ проблем развития предпринимательства

Для обеспечения прогрессивного развития субъектов предпринимательства требуется квалифицированный персонал. Как подчеркивается в Распоряжении Правительства РФ "Основные направления деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2012 г.", именно квалифицированный профессионал, носитель знаний, становится главным источником инноваций, определяющих, в конечном счете, глобальную конкурентоспособность социально-экономической системы (*Основные...*, 2008). В этой связи возрастает роль социальных структур, влияющих на качество человеческого потенциала и среды жизнедеятельности человека – здравоохранения, образования, жилищно-коммунального хозяйства и др. Вместе с тем, ввиду низкой плотности населения в Мурманской области и природно-климатических условий, оказывающих отрицательное воздействие на здоровье человека, проблема восполнения кадрового потенциала на предприятиях становится одной из главных.

На сегодняшний день средний возраст рабочего, занятого в сфере ремонта кораблей и судов, составляет от 45 до 49 лет (табл. 1). Молодёжи приходит очень мало (*Антонян*, 2003). Приближается время, когда значительная часть специалистов-судоремонтников уйдёт на пенсию, а рабочие места занять будет некому. Показателен факт. В Мурманском индустриальном лицее из 8 бывших судоремонтных групп к 2008 г. осталась только одна, остальные заполнены учащимися других рабочих специальностей (автомеханиками, продавцами и др.), в 2009 г. набор на курсы судоремонтников прекращён. В результате предпринимательские структуры, оказывающие услуги по судоремонту, в перспективе могут вообще лишиться отечественных специалистов, а замену им составят граждане иностранных государств.

Таблица 1. Сведения о среднем возрасте персонала, занятого в судоремонтном производстве на крупных предприятиях Мурманской области

Предприятие	Средний возраст персонала, занятого в судоремонтном производстве, лет		
	2008 г.	2009 г.	2010 г.
ОАО "10 судоремонтный завод"	45	44	46
ОАО "35 судоремонтный завод"	49	49	49
ОАО "82 судоремонтный завод"	47	47	48
ОАО "Судоремонтный завод «Нерпа»"	46	45	49

Примечание: по данным Федеральной службы государственной статистики (ФСГС), средний возраст работников, занятых в экономике Мурманской области, составлял: в 2008 г. – 39,7 лет, в 2009 г. – 38,9 лет, в 2010 г. – 40,0 лет.

Прекратившееся финансирование строительства и ремонта боевых кораблей, подводных лодок и других судов, входивших в состав отечественного флота, а также свёртывание военных программ в середине 90-х гг. вынудили российских судовладельцев отдавать предпочтение закупкам и ремонту своих судов за рубежом. Такое положение негативно сказалось на конкурентоспособности субъектов предпринимательства в сфере судоремонта и повлекло за собой снижение уровня использования производственных мощностей – сегодня, несмотря на незначительное повышение за последние пять лет, этот уровень продолжает оставаться невысоким и составляет в среднем от 40 до 60 % (табл. 2).

Таблица 2. Сведения об использовании производственных мощностей на некоторых крупных субъектах предпринимательства Мурманской области за 2008-2010 гг.

Предприятие	Год		
	2008	2009	2010
ОАО "10 Судоремонтный завод"	79	54	67
ОАО "35 Судоремонтный завод"	52	42	44
ОАО "82 Судоремонтный завод"	72	69	41
ОАО "Судоремонтный завод «Нерпа»"	80	75	70

Существенной проблемой для становления и развития предпринимательства является рост цен на электроэнергию, сырьё и тарифы. Так, с 2008 г. в Мурманской области цена с налога на добавленную стоимость за 1 кВт возросла к середине 2011 г. более чем в 2,3 раза (рис.). С учётом того, что в составе затрат хозяйствующих субъектов удельный вес расходов на электроэнергию составляет от 10 % и выше, повышение цен на оказываемые услуги по ремонту кораблей и судов является процессом неизбежным и одновременно снижающим привлекательность российского судоремонта.

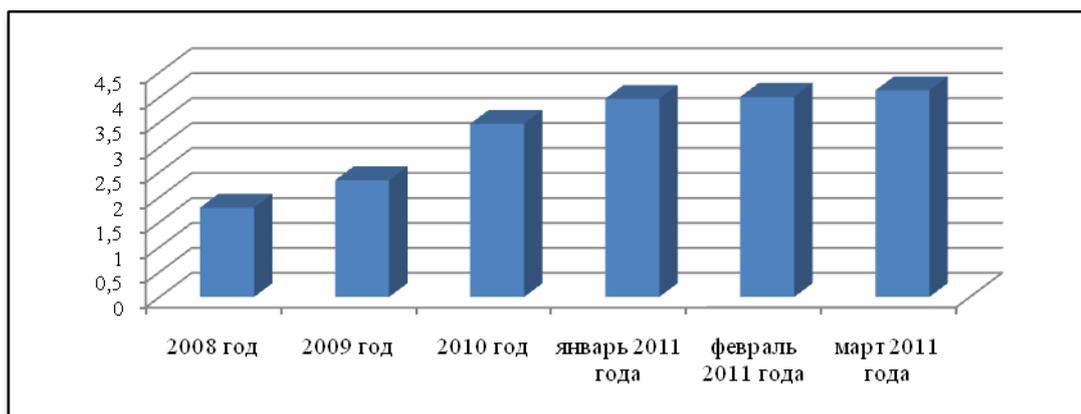


Рис. Динамика стоимости 1 кВт электроэнергии за 2008-2011 гг., руб.

Очевидно, что при таких обстоятельствах сохранение существующего объёма рынка судоремонта в Мурманской области становится реальным лишь в случае сдерживания цен на услуги. Это, в свою очередь, возможно либо за счёт отнесения части растущих расходов на электроэнергию на

убытки предприятий и, как следствие, уменьшения прибыли, либо путём сокращения расходов на выплату заработной платы судоремонтников, которая и на данный момент существенно ниже средней заработной платы по Мурманской области (табл. 3).

Несмотря на недостаточное финансирование на протяжении длительного периода времени, ряд крупных предпринимательских структур сферы судоремонта Мурманской области продолжают сохранять ориентацию на государственные оборонные заказы. При этом необходимо отметить, что к 2011 г. суммы денежных средств, выделяемых в рамках государственного оборонного заказа для ремонта кораблей и судов Военно-морского флота РФ, приобрели тенденцию к росту. Например, объёмы финансирования Северного флота на эти цели выросли в 2010 г. по сравнению с 2008 г. в 3,2 раза (табл. 4).

Таблица 3. Сведения о средней заработной плате персонала, занятого в судоремонтном производстве на крупных предприятиях Мурманской области за 2008-2010 гг.

Предприятие	Год		
	2008	2009	2010
ОАО "10 Судоремонтный завод"	17227	18751	19549
ОАО "35 Судоремонтный завод"	16626	23967	21993
ОАО "82 Судоремонтный завод"	20301	24504	18754
ОАО "Судоремонтный завод «Нерпа»"	23763	26592	28922

Таблица 4. Объёмы финансирования Северного флота на ремонт кораблей и судов за период 2008-2010 гг., тыс. руб.

Состав флота	2008 г.		2009 г.		2010 г.		Всего	
	Сумма	%	Сумма	%	Сумма	%	Сумма	%
НК	249988	61	743665	83	1069555	81	2063208	79
ВФ	47827	12	71593	8	186480	14	305900	11
ГС	86050	21	25637	3	13450	1	125137	6
УПАСР	23790	6	50183	6	48000	4	121973	4
Всего	407655	100	891078	100	1317485	100	2616218	100

Примечание: НК – надводные корабли, ВФ – вспомогательный флот, ГС – гидрометеорологическая служба, УПАСР – управление поисково-спасательных работ.

Кроме того, в рамках государственной поддержки этой категории субъектов предпринимательства, в целях улучшения финансового состояния некоторых судоремонтных предприятий отечественного оборонно-промышленного комплекса, государством в последние годы принимались меры по субсидированию их (предприятий) убыточной деятельности. Так, в 2009 г. ОАО "82 судоремонтный завод" получил государственную субсидию в размере 500 млн рублей, что позволило на непродолжительное время стабилизировать положение хозяйствующего субъекта.

На сегодняшний день продолжают оставаться крайне актуальными вопросы обновления основных фондов судоремонта. Технологическая отсталость характеризуется использованием в течение длительного времени оборудования 1960-1980 гг. В судоремонтном производстве до 2011 г. не было внедрено ни одного нового технологического процесса, способствующего снижению издержек с одновременным повышением качества оказываемых услуг (Храпов, Турчанинова, 2010). Сегодня имеющийся уровень техники и технологии ещё способен обеспечивать нужды судовладельцев, в силу того что их суда построены в те же 60-80-е гг. Однако уже через пять лет в Мурманской области ожидается массовая замена судов специализированных флотов на современные, и судоремонтники вынуждены будут закупать новые технологии, испытательные и наладочные стенды и т.д. (Васильев, Храпов, 2010). Исходя из этого, для наиболее эффективной организации судоремонтной производственной деятельности возникает потребность развития в Мурманской области предпринимательских структур инновационной направленности с качественно новой технологической базой на основе нанотехнологий, биотехнологий, энергосбережения, информационных и коммуникационных технологий.

Отечественный рынок судоремонта в течение продолжительного времени находится под существенным влиянием малых судоремонтных предприятий, деятельность которых снизила уровень цен на многие виды ремонта кораблей и других судов, что, в свою очередь, повлияло на рентабельность и объёмы заказов, выполняемых более крупными российскими заводами.

Крайне актуальными проблемами развития предпринимательства остаются высокие налоги. Деятельность структур бизнеса по поставке для отечественного судоремонта деталей, узлов, агрегатов и других запасных частей, оборудования, не производящегося в России, необходимо освободить от налога на добавленную стоимость и таможенных пошлин. Такое решение не только позволит судовладельцам вернуть в российские порты часть своих судов, но и повысит загрузку производственных мощностей судоремонтных предприятий. А в периоды недостаточной загруженности предпринимательских структур целесообразно облегчить им налоговую нагрузку по платежам на имущество и землю, дав возможность направить высвободившиеся денежные средства на приобретение сырья, материалов, запчастей и воспроизводство кадрового потенциала судоремонтной отрасли.

В соответствии с Федеральным законом Российской Федерации от 24 июля 2009 г. № 212-ФЗ, с 01 января 2011 г. были установлены новые ставки страховых взносов. Для предпринимателей, занятых в сфере судоремонта, применяющих общую систему налогообложения, упрощённую систему налогообложения и переведённых на уплату единого налога на вменённый доход, налоговая нагрузка с 2011 г. составила 34 %. В результате только на четырёх крупных судоремонтных предприятиях Мурманской области платежи в бюджеты в 2011 г. увеличились на сумму более 7248,9 тыс. руб. в месяц и, соответственно, на сумму более 86987,3 тыс. руб. в год (табл. 5).

Таблица 5. Сравнительный анализ средних значений расходов некоторых субъектов предпринимательства Мурманской области на оплату труда

Предприятия	Среднее ежемесячное значение расходов на оплату труда (с учётом страховых взносов), тыс. руб.	
	2010 г.	2011 г.
ОАО "10 Судоремонтный завод"	13326,8	14172,9
ОАО "35 Судоремонтный завод"	25780,7	27417,5
ОАО "82 Судоремонтный завод"	14485,2	15404,9
ОАО "Судоремонтный завод «Нерпа»"	60578,1	64424,4

В совершенствовании нуждается нормативно-правовая база, регламентирующая порядок сертификации, лицензирования и получения иных разрешительных документов. Например, требуют устранения причины неконкурентоспособности российских портов в сравнении с зарубежными – процедура захода в родной порт для отечественных судов невыгодна как по времени, так и по стоимости.

В целях оперативной обработки судов для исключения ведомственных несогласованностей необходимо подписание нормативно-правового акта, который упростит процедуру захода в порт, определит право судовладельцев на подачу документов в режиме "одного окна", по аналогии с процедурой государственной регистрации организаций.

3. Заключение

Проведённое исследование проблем развития предпринимательства в сфере судоремонта подтвердило, что их разрешение крайне необходимо для выживания судоремонтного бизнеса. Для этого требуется принятие ряда кардинальных мер, в числе которых проведение реорганизации субъектов хозяйствования. Судоремонтный бизнес способен стать одним из важнейших направлений в развитии экономики Мурманской области и занять лидирующие позиции не только на российском, но и на международном уровне.

Литература

- Антонян Н. Так можно и опоздать... *Мурманский вестник*, 17 июня, с.2, 2003.
- Васильев А.М., Храпов В.Е. Судоремонтное обеспечение морской экономической деятельности в Арктике: Проблемы и пути решения. *Региональная экономика: теория и практика*, № 12, с.6-11, 2010.
- Основные направления деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2012 г. Распоряжение Правительства РФ от 17 ноября 2008 г., №-1663-р (в ред. от 14.12.2009 г.). *Собрание законодательства РФ*, №-48, ст. 5639, 2008.
- Храпов В.Е., Турчанинова Т.Е. Инновационные преобразования на судоремонтных предприятиях как потребность устойчивого обеспечения морской деятельности. *Вестник МГТУ*, т.13, № 1, с.120-125, 2010.