

УДК 338.45 (985)

В.Е. Храпов, Т.В. Турчанинова, А.И. Кибиткин

Оценка и перспективы развития судоремонтных предприятий для ремонта рыбопромыслового флота Северного бассейна

V.E. Khrapov, T.V. Turchaninova, A.I. Kibitkin

Estimation and development of ship-repair enterprises for repairing fishing fleet of the Northern basin

Аннотация. Раскрыты особенности развития судоремонтных предприятий Кольского полуострова. Дан анализ проблем, требующих решения в рамках частно-государственного партнерства. Показана важность создания условий для развития конкурентоспособных судоремонтных услуг не только на региональном, но и на национальном уровне.

Abstract. Some peculiarities of development of ship-repair enterprises of the Kola Peninsula have been revealed. The analysis of problems to be solved in the framework of private-state partnership has been carried out. The importance of creating conditions for development of competitive ship-repair services not only at the regional but also at the national level has been shown.

Ключевые слова: морехозяйственная деятельность, судоремонт, система планово-предупредительного ремонта, региональное развитие, новая парадигма технического обслуживания флота

Key words: maritime activities, ship repair, system of preventative maintenance, regional development, new paradigm of fleet maintenance

1. Введение

Современный этап развития рыбной отрасли характеризуется усилением либерализации внешнеэкономической деятельности рыбопромыслового флота, сокращением количества рыбопромысловых судов, уходом из традиционных баз размещения на территории Мурманской области, уменьшением заходов в порт Мурманск и другие порты Мурманской области.

Кроме того, существенное влияние на организацию и функционирование промыслового флота оказывают особенности разграничения морского пространства Арктики в акватории Баренцева моря в спорном районе и смежном участке, "серой зоне" (*Козьменко и др.*, 2014).

Правительство Мурманской области с Федеральным агентством по рыболовству (ФАР) за последнее время принимают ряд усилий по реализации принципа "экономической взаимосвязи рыбопромыслового судна с берегом" с целью получения максимального синергетического эффекта от взаимодействия рыбопромысловых судов с обслуживающими береговыми предприятиями (*Кибиткин, Бреславец*, 2010).

2. Оценка и перспективы развития судоремонтных предприятий Северного бассейна

Рыбодобывающий флот Мурманского региона в настоящее время насчитывает 207 морских судов, которые ведут промысел не только в российской экономической зоне (25 % от общего улова), но и в экономической зоне Норвегии, районах Гренландии, Фарерских островов, архипелага Шпицберген, конвенционных районах Северо-Восточной и Северо-Западной Атлантики (НЕАФК и НАФО), зонах африканских государств. Состав флота рыбной промышленности, по данным Министерства экономического развития Мурманской области, представлен в таблице.

По данным ФАР, износ промыслового флота России, в сравнении с нормативными сроками службы, разработанными в советское время и составляющими для малых судов 12 лет, для средних – 19 лет, а для больших – 24 года, в среднем определен в 80 % (*Быков*, 2010). Средний возраст флота Северного бассейна составляет около 25 лет, что моложе норвежского примерно на 2 года, датского – на 4 года, но старше исландского на 3 года, британского – на 5 лет и находится на уровне стран ЕС (*Экономическое обоснование...*, 2009). Состав и техническое состояние рыбопромыслового флота обеспечивает его основное назначение в настоящее время, и в этом малая заслуга судоремонтных предприятий Кольского полуострова.

На территории Мурманской области базируются суда военно-морского, морского торгового, рыбопромыслового, других коммерческих флотов и суда флотов различных назначений. Суда размещаются в местах их базирования на Кольском полуострове, а также в существующих портах Мурманской области. В территориальной близости, как правило, размещаются предприятия

технического обслуживания, ремонта и сервиса судов. Причем, по сложившимся в плановой экономике подходам, данные предприятия создавались под нужды конкретного флота, так как, например, судоремонт любой отрасли (Министерства обороны, Министерства морского флота, Министерства рыбного хозяйства и т.д.) рассматривался в рамках интегральной системы технического обслуживания судов отдельной отрасли, и поэтому мощность судоремонтного предприятия зависела от потребности флота. В период плановой экономики была возможность сбалансировать спрос флота и предложения судоремонтного предприятия на судоремонтные услуги в рамках технической эксплуатации флота, которая базировалась на системе планово-предупредительного ремонта (ППР). Но это не позволяло преодолеть дефицит судоремонтных работ в рамках отдельной отрасли из-за неопределенности в потребности ремонта конкретного судна, например, в рамках территориального отраслевого органа управления рыбной промышленности "Севрыба" дефицит судоремонтных работ составлял 83,6 % (Храпов и др., 2012).

Таблица

Группа судов	Количество судов, ед.							Средний возраст, лет
	2000 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	
Всего	303	295	303	286	265	241	232	25,7
Добывающие суда, в т.ч.	279	270	270	265	247	225	219	25,4
крупные	20	12	11	11	11	12	12	22,1
большие	37	26	20	17	15	14	14	25,8
средние	203	169	164	156	145	133	125	26,0
малые	19	63	75	81	76	66	68	24,8
Транспортные суда	24	25	33	21	18	16	13	30,5

Страны с развитой рыночной экономикой отличались иными подходами к технической эксплуатации флота. В этих странах не было специализированных судоремонтных предприятий, так как судоремонтные работы, как правило, выполняли судостроительные верфи, на которых строились эти суда. В Советском Союзе, в связи с огромной загрузкой мощностей судостроительных верфей, а также в рамках международного разделения труда между странами СЭВ (Совета экономической взаимопомощи) судоремонт был перенесен на площади созданных специализированных предприятий в рамках отраслевых министерств, и эти предприятия создавались на территориях приморских регионов Советского Союза. Используемая система планово-предупредительного ремонта в то время формировалась по критерию "используемый ресурс" судна, как следствие, судоремонтные предприятия строились под потребность в ремонте узлов и механизмов судна, независимо от его настоящего технического состояния. Для дальнейшей эксплуатации судовладельцам необходимо было в регламентируемые сроки эксплуатации проводить углубленную дефектацию с последующим ремонтном элементов судна. И эту потребность в судоремонтных услугах должны были обеспечить создаваемые отраслевые судоремонтные предприятия. Данная система ППР используется и в настоящее время, только произошел разрыв между отраслевым флотом и судоремонтными предприятиями. Каждый из субъектов рынка (судоремонтные предприятия и судовладельцы) являются самостоятельными в своих решениях по размещению флота на любом судоремонтном предприятии в любом порту мира и, как следствие, судоремонтное предприятие не может определить истинную потребность в объеме судоремонтных услуг на рынке. Рыболовственный флот в настоящее время, кроме Мурманской области, проводит судоремонтные работы в портах Норвегии, Дании, Польши, Прибалтики и портах африканских стран, близких к районам промысла.

По данному сценарию происходило создание судоремонтных предприятий на Кольском полуострове. Во времена Советского Союза в Мурманской области были созданы судоремонтные предприятия для нужд Военно-морского флота, морского флота и флота рыбной промышленности: СРЗ-35 г. Мурманск, СРЗ "Нерпа" г. Снежногорск, СРЗ-10 г. Полярный, СРЗ-82 п. Росляково, СРЗ ММФ г. Мурманск, ПОСП "Мурманская судоверфь" г. Мурманск. На данных предприятиях в тот период работало около 20 тыс. человек, это были предприятия индустриально развитые, способные выполнить судоремонтные работы любой технической сложности. По имеющейся информации, не было ни одного случая в практике работы данных судоремонтных предприятий, чтобы на выполнение каких-либо судоремонтных работ вызывались специалисты с других регионов и стран, если это не были гарантийные случаи. Причем судоремонтные предприятия были оснащены техническим и технологическим

оборудованием для выполнения судоремонтных работ на судах, располагали технологическим оборудованием по выпуску машиностроительной продукции, с полным технологическим циклом, включая литейные и кузнечные производства. Машиностроительная продукция судоремонтных предприятий, как правило, изготавливалась в рамках отраслевой межзаводской кооперации и использовалась другими судоремонтными предприятиями данной отрасли, так как в тот период действовала хорошо отлаженная система внутризаводской кооперации в рамках отдельной отрасли. На некоторых судоремонтных предприятиях изготавливали машиностроительную продукцию не только для своих отраслей – например, производственное объединение судоремонтных предприятий "Мурманская судовой верфь" производила детали топливной аппаратуры для судовых дизелей флота любого назначения, а также выпускала рыбообрабатывающую технику для рыбопромысловых судов. Судоремонтные предприятия рыбной отрасли, как и другие, по набору технологического оборудования и технологических процессов относятся к машиностроительным предприятиям с единичным и мелкосерийным производством, поэтому они способны выполнять уникальные разовые машиностроительные заказы.

С начала 1990-х гг. "стройный" судоремонт трансформировался под потребности рынка и до настоящего времени находится в затянувшемся периоде выживания. Происходят кардинальные изменения на рынке судоремонтных работ и в структуре предприятий данного профиля на Кольском полуострове. Отмечается резкое уменьшение количества судов в судовладельческих компаниях, либерализация внешней экономической деятельности позволяет российскому флоту уйти на базирование за границу в другие приморские регионы Мирового океана. Например, суда рыбной промышленности Северного бассейна во времена плановой экономики в своем составе насчитывали более 1 200 ед. (Храпов, Храпова, 2002). Государственные предприятия на первом этапе рыночной экономики приватизировались, а затем ПОСП "Мурманская судовой верфь" и СРЗ ММФ, бывшие флагманами судоремонта своих отраслей, обанкротились. На их "осколках" образовались около 50 малых судоремонтных предприятий, создавших предпринимательскую среду на судоремонтном рынке Мурманской области. К банкротству шли все предприятия военно-промышленного комплекса (ВПК), и только благодаря изменению политики в государственном заказе и поддержке этих предприятий, они остались "на плаву", хотя многие ранее имевшиеся возможности потеряли. Произошла структурная перестройка и изменение на судоремонтном рынке Мурманской области. Восстановления ВПК региона и судоремонтной базы всего флота арктического бассейна требовали в начале XXI в. геополитические условия развития нашей страны (Козьменко, Щеголькова, 2010).

В настоящее время судоремонт Кольского полуострова структурно можно разделить на две группы: частные предприятия, а их около пятидесяти, и открытые акционерные общества со стопроцентным государственным капиталом, представленные судоремонтными предприятиями ВПК. Судоремонтные предприятия второй группы, а именно: СРЗ-35, СРЗ "Нерпа", СРЗ-82, СРЗ-10 вошли в состав Объединенной судостроительной корпорации (ОАО "ОСК"), а конкретно – в Северный центр судоремонта "Звездочка" с головным предприятием в г. Северодвинске Архангельской области. Для данных предприятий, можно считать, времена выживания прошли, в настоящее время они целенаправленно восстанавливают свои ранее утерянные позиции. Их дальнейшее развитие будет происходить в рамках ОАО "Объединенной судостроительной корпорации" и принятой в декабре 2012 г. Государственной программы Российской Федерации "Развитие судостроения на 2013-2030 годы" (Об утверждении..., 2012). Согласно этой программе, предусмотрено достижение следующих целевых индикаторов и показателей:

1) достижение к 2016 г.: количество вновь разработанных технологий – 1 070-1 180, в т.ч. соответствующих мировому уровню 390-470; количество патентов и других документов, удовлетворяющих новизну технологических решений, – 1 120-1 280; доля обновленных и новых основных производственных фондов научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро отрасли – 72 %; для инновационных работ гражданской направленности в общем объеме научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ – 32 %;

2) достижение к 2020 г.: рост фондоотдачи промышленного производства судостроительных верфей по отношению к 2011 г. в 1,4 раза;

3) достижение к 2030 г.: увеличение объема выпуска гражданской продукции российского судостроения в денежном выражении по отношению к 2011 г. – в 5,1 раза; объем выпуска гражданской продукции российского судостроения – 1,5 млн т водоизмещения в период 2026-2030 гг.; рост производительности труда (выработки на одного работающего) в гражданской сфере промышленности по отношению к 2011 г. – в 4,5 раза и т.д. (Об утверждении..., 2012). Для выполнения данной программы предусмотрены следующие объемы бюджетных ассигнований: всего по программе – 337 943 585,3 тыс. руб. (в ценах соответствующих лет), в том числе:

- а) развитие судостроительной науки – 122 999 000,00 тыс. руб.;
- б) развитие гражданской морской и речной техники – 90 270 000,00 тыс. руб.;
- г) государственная поддержка – 43 400 500,00 тыс. руб.;
- д) обеспечение реализации государственной программы – 5 575 000,00 тыс. руб.;
- е) развитие гражданской морской техники – 48 199 085,30 тыс. руб.

Можно предположить, что внутри Объединенной судостроительной корпорации произойдет разделение труда на судостроение, ремонт и модернизацию кораблей и судов военно-морского флота и специализацию предприятий по определенным типам и проектам судов и другим работам не только морского профиля.

Судостроительные предприятия будут выступать "локомотивом", за которыми будут "тянуться" судоремонтные предприятия, обеспечивающие необходимые элементы технической эксплуатации судов и морских сооружений на всех этапах их жизненного цикла. Поэтому данная государственная программа, по нашему мнению, будет направлена на развитие всех предприятий, входящих в ОАО "ОСК", в том числе и судоремонтные предприятия ВПК Кольского полуострова. В рамках корпорации, можно предположить, будет сформирована новая идеология кооперации различных предприятий; налажена связь с машиностроительными предприятиями, выпускающих морскую технику; восстановлена связь с научными центрами; восстановлены центры по подготовке инженерно-технических, управленческих и рабочих специальностей для нужд всех предприятий и решение многих других проблем.

Следует понимать, что основная задача для предприятий корпорации является обеспечение обороноспособности страны, и это работа не одного дня. Президент России В.В. Путин в своем Послании к Федеральному Собранию 12 декабря 2013 г. заявил: "В ближайшее десятилетие предприятия ОПК страны будут полностью загружены заказами. Смогут обновить свою производственную базу, создать качественные рабочие места. Уже сейчас мы должны думать, как будут загружены предприятия ОПК после выполнения гособоронзаказа после 2020 г. Нельзя допустить, чтобы эти предприятия оказались невостребованными" (*Послание Президента...*, 2013). Из этого следует, что государство в ближайшей перспективе судоремонтные предприятия не оставит без внимания и государственного патронажа.

Мурманская область, как любой другой приморский регион, сохранит рыбопромысловую деятельность наряду с обеспечением обороноспособности, морскими перевозками, геологоразведкой, добычей полезных ископаемых в акваториях морских шельфов, в достаточно длительной и устойчивой перспективе. Отсюда можно сделать вывод, что потребность в судоремонтных предприятиях Мурманской области остается актуальной и в настоящее время, ибо на ее территории сохраняют свои базы флота и суда различных назначений, да и территориальное расположение области на транспортных магистралях Арктики предполагает возрастание значимости морехозяйственной деятельности для региона. В рамках Государственной программы РФ "Развитие судостроения на 2013-2030 годы" уделяется внимание развитию гражданской морской и речной техники, судоремонтные предприятия ВПК, можно предположить, будут нацелены на рынок судоремонтных работ гражданского флота, однако весьма сомнительно, что в ближайшей перспективе они смогут завладеть этим рынком. Опыт девяностых годов прошлого столетия показал, что предпринятая попытка ремонтировать гражданские суда судоремонтными предприятиями ВПК себя не оправдала. В 1990 г. Мурманской области была создана на добровольных началах ассоциация "Судореммаш", в которую вошли все судоремонтные предприятия ВПК, других отраслевых министерств, машиностроительные и научно-исследовательские предприятия, расположенные на Кольском полуострове. В тот период предприятия между собой не конкурировали, а "наивно предполагали", что потребности в судоремонте достаточно на рынке и они могут оказывать друг другу помощь: организационную, техническую, технологическую, кадровую и т.д. Ассоциация была призвана гармонизировать интересы этих предприятий в решении общих стратегических задач. Но пришли новые "собственники" этих судоремонтных предприятий, у них было свое видение развития, предприятия-участники ассоциации стали конкурировать между собой в борьбе за рынок судоремонта гражданского флота. Эту борьбу выиграла частные судоремонтные предприятия, поскольку они обладают многими рыночными преимуществами и будут обладать ими в длительной перспективе. В настоящее время частные судоремонтные предприятия приобрели опыт проведения судоремонтных работ в любом порту мира. Наши судоремонтные предприятия ремонтируют суда не только в Норвегии, Дании, Исландии и т.д., но и выполняют судоремонтные работы в Азиатско-Тихоокеанском регионе в таких странах как Корея, Китай и т.д., не говоря уже о Дальнем Востоке и Сахалине.

Анализируя исторические вехи развития порта Мурманск, можно согласиться с тем, что порт во все времена был востребован и будет он востребован в будущем. Особенно его значение возрастает при освоении запасов природных ресурсов в Арктики. На III Международном форуме "Арктика: настоящее и

будущее" в г. Санкт-Петербурге губернатор Мурманской области М. Ковтун заявила: "Проект развития Мурманского транспортного узла включен в федеральную целевую программу "Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)". Проект предполагает создание действующего круглогодично глубоководного морского хаба-центра по переработке контейнерных, нефтеналивных грузов, перевалке угля и минеральных удобрений, интегрированного в международный транспортный коридор "Север-Юг". Реализация данного проекта создаст новый импульс развития порта Мурманск и активизации морехозяйственной деятельности приморского региона.

В настоящее время без реализации проекта Мурманского транспортного узла грузооборот порта Мурманск увеличивается. По информации Федерального Агентства морского и речного транспорта "Росморпорт", за 10 мес. 2013 г. грузооборот составил 26 051 тыс. т, в тот же период 2012 г. – 19 082 тыс. т, причем количество судов, заходящих в порт Мурманск в 2011 г., составило 6 641, 2012 г. – 6 812, а в 2013 г. – 6 300. Подобную тенденцию можно отнести к повышению прибыльности во фрахтовом сегменте судов грузоподъемностью от 40 000 т. В условиях конкуренции на рынке портовых услуг, по мнению экспертов, начинают "выигрывать" те порты и стивидорские компании, которые способны эффективно обрабатывать именно крупнотоннажные суда. Рынок сервисных услуг в порту (в т.ч. судоремонта) должен перестраиваться под общее направление и перспективы развития базового порта. Это, в первую очередь, касается пятидесяти частных судоремонтных предприятий, расположенных в черте порта Мурманск и специализирующихся на ремонте и техническом обслуживании судов гражданского флота. Для этого предприятиям необходимо дальнейшее развитие, которое невозможно без решения некоторых проблем.

Ранее мы оценивали стоящие перед частными судоремонтными предприятиями проблемы, они сохранили свою актуальность и в настоящее время (Храпов и др., 2012):

Первая (основная) проблема – загрузка судоремонтных предприятий. По оценке руководителей судоремонтных предприятий (нами было проведено исследование и анкетирование), существующие мощности из-за несовершенства нормативно-правовой базы загружены на 60-80 %, т.е. на судоремонтных предприятиях есть резервы, которые не используются, но на их содержание и поддержание в нормальном техническом состоянии предприятия несут затраты.

Вторая – таможенное законодательство, тормозящее развитие судостроения и судоремонта.

Третья – недоступность "длинных" дешевых кредитных ресурсов для российских судоремонтных компаний, а также низкая платежная дисциплина заказчиков.

Четвертая – использование в судоремонте оборудования и технологии шестидесятых и восьмидесятых годов прошлого столетия.

Пятая – кадры. По оценкам экспертов, средний возраст специалистов в судоремонте – 52,9 лет, и цифра быстро увеличивается, т.к. молодежь не считает судоремонт перспективным видом бизнеса.

Шестая – чрезмерная налоговая нагрузка (в частности, земельный налог на судоремонтные предприятия, по причине их территориального расположения).

Седьмая – высокая стоимость кВт-часа электроэнергии (свыше 4 руб. за кВт-час при себестоимости выработки электроэнергии в условиях Мурманской области не более 1,0 руб.).

Восьмая – административные барьеры ведения судоремонтного бизнеса. Деятельность судоремонтных предприятий слишком зарегламентирована контролирующими органами, и ее поддержание требует высоких затрат.

Девятая проблема – потерянная связь частных судоремонтных предприятий с каким-то органом регионального правительства, на предмет взаимной заинтересованности в сохранении данного сектора региональной экономики. Созданное в свое время некоммерческое партнерство "Союз судоремонтных предприятий" не выражает интересы судоремонтных предприятий.

Наверное, некоторые из этих проблем могли быть решены в рамках частно-государственного партнерства, но для этого необходимо желание государственных и частных структур и стремление к сотрудничеству. В первую очередь в таком сотрудничестве должно быть заинтересовано правительство Мурманской области. Только оно может обеспечить создание условий для успешного функционирования бизнеса. Только развитые территории и их субъекты рыночной экономики способны обеспечить социально-экономическое развитие региона, создать комфортную среду для проживания и бизнеса собственного населения.

Первое, что требует решения – проблема "незаходных" судов. По оценке Союза рыбопромышленников Севера, ежегодно, по самым скромным подсчетам, выполняется за рубежом (Норвегия, Дания, Исландия) техническое обслуживание и ремонт отечественных судов на сумму 3,5 млн долл. США. Основная причина "незахода" судов в отечественные порты – это нежелание судовладельцев платить НДС и таможенные пошлины за ремонтные и модернизационные работы, выполненные на судах в портах других стран. Хотя все понимают, что НДС будет возвращено судовладельцу за какой-то период времени, но сама "заходка" судна в родной порт будет подвержена

сложной таможенной процедуре и не каждый судовладелец соглашается на это. Уже не раз обсуждался вопрос таможенной амнистии, но дальше обсуждения вопрос не идет, так как нет желания у властных структур упростить данную процедуру.

Кроме того, основная причина "незаковки" судов в российские порты, по нашему мнению, – нежелание самих судовладельцев, ввиду усложненных таможенных процедур, высоких тарифов родных отечественных портов и приобретенного опыта размещения судов на стоянку и техническое обслуживание в иностранных портах, которые стали родными (для мурманских рыбаков – порты Норвегии). Преодолеть такое нежелание судовладельца возможно изменив правила распределения квотных ресурсов на вылов биоресурсов рыболовными судами. Необходимо в новых правилах (старые действуют до 2018 г.) предусмотреть норму распределения квоты в зависимости от обслуживания судна в отечественных портах (выгрузка, погрузка, смена экипажа, заправка топливом, судоремонтные работы, снабжение и т.д.).

Второе – упрощение таможенных процедур по опыту стран ЕС, например, Польши и стран Прибалтики. Мы понимаем, что этот вопрос непростой, так как в рамках стран таможенного союза, в настоящее время нет от машиностроителей предложений судовых механизмов, отвечающих рыночным требованиям, поэтому следует надеяться на реализацию государственной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009-2016 гг.

Но до тех пор, пока отечественное машиностроение не справится с поставленной задачей, данную проблему можно решить в рамках свободной экономической зоны. Нам не известна причина отказа Мурманской области от создания портовой свободной экономической зоны, но мы уверены, что другого экономического механизма, позволяющего территории развиваться, человечество еще не придумало. И опыт использования свободных экономических зон во многих развитых странах с рыночной экономикой доказывает это.

Третье. В настоящее время невозможно определить объем рынка судоремонтных работ по причине использования устаревшей системы планово-предупредительного ремонта, которая используется в системе технической эксплуатации флота. Многие эксперты считают, что необходимо изменить парадигму технического обслуживания и ремонта судов, необходим переход от критерия "назначенный ресурс" на критерий "по техническому состоянию". Тем более, что современные суда уже строятся с идеологией новых критериев. Например, в ОАО "Совкомфлот" при проектировании и строительстве судов типа "Николай Гуженко" и "Василий Данков" закладывали идеологию насыщения оборудования судна системой датчиков и измерительных приборов, позволяющих контролировать состояние корпуса, механизмов и систем судна при работе во льдах и в условиях низких температур, в период их эксплуатации. Постоянный контроль параметров технического состояния судна и его систем позволяет использовать безразборную диагностику и по ее результатам продлевать время эксплуатации механизмов, устройств и судна в целом. Опыт показывает, что подобное судно получает подтверждение класса контролирующего органа (Российского Регистра судоходства, иностранных Ллойда, Веритас и т.д.) в Германии на судостроительной верфи в течение двух недель.

Сложившаяся технология технической эксплуатации флота и выполнение судоремонтных работ на российских судоремонтных предприятиях требует изменения. До тех пор, пока этого не произойдет, судоремонтные предприятия не могут определить собственную перспективу и оценить потребность рынка в судоремонтных услугах. Без изменения существующей парадигмы технического обслуживания и ремонта судов эту задачу не решить. Мы понимаем, что региональные власти не способны реализовать данную задачу, так как она может быть решена только центральной властью, но предложения должны исходить от власти и бизнес-сообществ.

Президент России В.В. Путин в своем послании Федеральному собранию заявил: "Чтобы очистить экономику от устаревших, неэффективных, вредных технологий, необходимо, наконец, отстроить современную систему технического и экономического регулирования" (*Послание Президента...*, 2013).

Авторы убеждены, что Мурманская область не может оставаться в стороне от такой сложной и многогранной задачи. Мы считаем, что МГТУ в рамках федеральной целевой программы способен возглавить данную работу в Мурманской области с привлечением необходимых участников. Данная работа длительна по срокам и грандиозна по масштабам, но без изменения парадигмы технической эксплуатации судов невозможно определить перспективы развития судоремонтных предприятий, ведь они создавались под потребность выполнения прежней парадигмы, технического обслуживания судов по критериям "назначенный ресурс".

Четвертое. Опыт многих стран с развитой рыночной экономикой показал, что добиться конкурентоспособности как на внутреннем, так и на международном рынке в одиночку невозможно, этого можно достичь только в рамках организационных объединений. М. Портер, проведя эксперименты

и исследования в разных странах, доказал, что подобными организационными объединениями может быть кластерное объединение (Кибиткин, Петрова, 2012). Мурманская область кластерное развитие определила как приоритетное в собственной стратегии, которая предполагает создать в регионе шесть различных кластеров. Однако мы считаем, что в рамках региона можно разработать и внедрить кластерную систему обслуживания флота (КСОФ) как точку роста региональной, а затем и национальной экономики. Для создания судоремонтного кластера в Мурманской области сложились объективные предпосылки, связанные с ростом активности в морехозяйственной деятельности в Арктике; восстановлением значимости Северного морского пути не только для России, но и многих иностранных государств; комплексным развитием Мурманского транспортного узла, а также многими другими предпосылками, вытекающими из многолетнего опыта совместной работы судоремонтных предприятий, личных контактов руководителей (собственников) судоремонтных предприятий, территориального местонахождения судоремонтных предприятий (в рамках порта Мурманск) и т.д.

3. Заключение

Рассмотрение и решение данных вопросов на уровне приморского региона, по нашему мнению, позволит сохранить не только судоремонтные предприятия, обеспечивающие обороноспособность страны, но и частные судоремонтные предприятия, сформировавшие предпринимательскую среду в судоремонте и расположенные в Мурманской области, а также работающие на рынке гражданского судоремонта. Данные предприятия при соответствующей поддержке, используя свой опыт и рыночные знания, способны обеспечить конкурентоспособность судоремонтных услуг не только в рамках региональной экономики, но и на национальном уровне.

Литература

- Быков В.** Инвестиции в рыбохозяйственном комплексе. *Рыбное хозяйство*, № 6, с. 15, 2010.
- Кибиткин А.И., Бреславец И.Н.** Классификация мер государственной поддержки предприятий промышленного рыболовства, направленная на развитие промысла в различных районах мирового океана. *Рыбное хозяйство*, № 5, с. 25-28, 2010.
- Кибиткин А.И., Петрова С.В.** Особенности инерционности как свойства социо-эколого-экономической системы предприятия промышленного рыболовства. *Труды Карельского научного центра РАН*, № 6, с. 152, 2012.
- Козьменко С.Ю., Селин В.С., Щеголькова А.А.** Особенности разграничения морского пространства Арктики. *Морской сборник*, № 5, с. 41-44, 2014.
- Козьменко С.Ю., Щеголькова А.А.** Геополитические основания регионального присутствия России в Арктике. *Морской сборник*, № 9, с. 39-45, 2010.
- Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Развитие судостроения на 2013-2030 годы". *Распоряжение Правительства РФ от 24 декабря 2012 г. № 2514. Собр. законодательства РФ № 53 (ч.2), ст. 8020, 2012.*
- Послание президента России В.В. Путина Федеральному собранию. *Российская газета*, 14 декабря, № 282 (6258), 2013.
- Храпов В.Е., Турчанинова Т.В., Храпова Т.А.** Судоремонтное предприятие: планирование, организация, экономика. В 2 ч. *Мурманск, МГТУ*, 2 ч., с. 558, 2012.
- Храпов В.Е., Храпова Т.В.** Рыночные преобразования на судоремонтном предприятии. *Мурманск, Изд-во "Максимум"*, 358 с., 2002.
- Экономическое обоснование стратегии морской деятельности в российской Арктике. *Отчет о НИР по теме 3-07-4002 (заключительный). Апатиты, КНЦ РАН*, 98 с., 2009.

References

- Bykov V.** Investitsii v rybohozyaystvennom komplekse [Investment in the fishery complex]. *Rybnoe hozyaystvo*, N 6, p. 15, 2010.
- Kibitkin A.I., Breslavets I.N.** Klassifikatsiya mer gosudarstvennoy podderzhki predpriyatiy promyshlennogo rybolovstva, napravlennaya na razvitie promysla v razlichnyh rayonah mirovogo okeana [Classification of state support of commercial fishing enterprises aimed at development of fisheries in different regions of the world ocean]. *Rybnoe hozyaystvo*, N 5, p. 25-28, 2010.
- Kibitkin A.I., Petrova S.V.** Osobennosti inertsionnosti kak svoystva sotsio-ekologo-ekonomicheskoy sistemy predpriyatiya promyshlennogo rybolovstva [Features of inertia as properties of social, ecological and economic enterprise of commercial fishing]. *Trudy Karelskogo nauchnogo tsentra RAN*, N 6, p. 152, 2012.

- Kozmenko S.Yu., Selin V.S., Schegolkova A.A.** Osobennosti razgranicheniya morskogo prostranstva Arktiki [Features of maritime delimitation in the Arctic]. Morskoy sbornik, N 5, p. 41-44, 2014.
- Kozmenko S.Yu., Schegolkova A.A.** Geopoliticheskie osnovaniya regionalnogo prisutstviya Rossii v Arktike [Geopolitical reasons of the regional presence of Russia in the Arctic]. Morskoy sbornik, N 9, p. 39-45, 2010.
- Ob utverzhdenii gosudarstvennoy programmy Rossiyskoy Federatsii "Razvitie sudostroeniya na 2013-2030 gody" [On approval of the state program of the Russian Federation "Development of shipbuilding 2013-2030"]. Rasporyazhenie Pravitelstva RF ot 24 dekabrya 2012 g. N 2514. Sobr. zakonodatelstva RF N 53 (ch.2), st. 8020, 2012.
- Poslanie prezidenta Rossii V.V. Putina Federalnomu sobraniyu [Message from the President of Russia V.V. Putin to the Federal Assembly]. Rossiyskaya gazeta, 14 dekabrya, N 282 (6258), 2013.
- Khrapov V.E., Turchaninova T.V., Khrapova T.A.** Sudoremontnoe predpriyatie: planirovanie, organizatsiya, ekonomika [Shipyard: Planning, organization, economy]. V 2 ch. Murmansk, MGTU, 2 ch., p. 558, 2012.
- Khrapov V.E., Khrapova T.V.** Rynochnye preobrazovaniya na sudoremontnom predpriyatii [Market reforms in the dockyard]. Murmansk, Izd-vo "Maksimum", 358 p., 2002.
- Ekonomicheskoe obosnovanie strategii morskoy deyatelnosti v rossiyskoy Arktike [Economic substantiation of maritime activities strategy in the Russian Arctic]. Otchet o NIR po teme 3-07-4002 (zaklyuchitelnyy). Apatity, KNTs RAN, 98 p., 2009.

Информация об авторах

Храпов Владимир Евгеньевич – Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина КНЦ РАН, докт. экон. наук, глав. науч. сотрудник, e-mail: khrapov00@mail.ru

Khrapov V.E. – Luzin Institute for Economic Studies, KSC RAS, Dr of Econ. Sci., Chief Scientific Researcher, e-mail: khrapov00@mail.ru

Турчанинова Татьяна Владимировна – Институт экономики, управления и права МГТУ, кафедра управления социально-экономическими системами, канд. экон. наук, ст. преподаватель

Turchaninova T.V. – Institute of Economics, Management and Law of MSTU, Department of Economic Systems Management, Cand. of Econ. Sci., Senior Lecturer

Кибиткин Андрей Иванович – зам. ректора МГТУ по науке и стратегическому развитию, профессор, докт. экон. наук, e-mail: ekofin@mstu.edu.ru

Kibitkin A.I. – Vice-Rector on Science and Strategic Development MSTU, Dr of Econ. Sci., Professor, e-mail: ekofin@mstu.edu.ru