

5. Слепян Л. И. Механика трещин: [Текст] / Л. И. Слепян. — Л.: Судостроение, 1981. — 295 с.
6. Владимиров В. И. Физическая природа разрушения металлов: [Текст] / В. И. Владимиров. — М.: Металлургия, 1984. — 280 с.
7. Карпенко Г. В. Работоспособность конструкционных материалов в агрессивных средах: [Текст] / Г. В. Карпенко // Карпенко Г. В. Избранные труды: в 2 т. — Киев: Наук. думка, 1985. — Т. 2. — 238 с.

УДК 629.5.081:338.32: 338.984

А. В. Малько,
аспирант,
Институт проблем рынка
и экономико-экологических
исследований НАН Украины

**АНАЛИЗ ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ
СУДОРЕМОНТНО-СУДОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ
В РЕСПУБЛИКЕ КРЫМ И г. СЕВАСТОПОЛЕ**

**ANALYSIS OF PROSPECTS OF SHIP REPAIR AND SHIPBUILDING
ENTERPRISES IN THE REPUBLIC OF CRIMEA
AND THE CITY OF SEVASTOPOL**

Производится краткий анализ перспектив развития судоремонтно-судостроительных предприятий Республики Крым и г. Севастополя с учетом новых экономических и политических реалий. При этом используется практический опыт работы автора с ведущими предприятиями отрасли в г. Севастополе.

There was made a brief analysis of the development prospects of the ship repair and shipbuilding enterprises of the Republic of Crimea and Sevastopol city at the new economic and political realities. The author used his hands-on Sevastopol city industry leaders experience to improve the article key ideas.

Ключевые слова: экономика судостроения и судоремонта, судостроение, судоремонт, судоремонтно-судостроительное предприятие.

Key words: economics of shipbuilding and ship repair, shipbuilding, ship repair, ship repair and shipbuilding company.

В СВЯЗИ со вступлением в состав Российской Федерации Республики Крым и города федерального значения Севастополя судоремонтно-судостроительным предприятиям региона приходится проводить новые стратегические и тактические анализы рынков сбыта своей продукции с учетом новых экономических и политических реалий.

Согласно Федеральному конституционному закону РФ № 6-ФКЗ «О принятии в Российскую Федерацию Республики Крым и образовании в составе Российской Федерации новых субъектов Республики Крым и города федерального значения Севастополя» от 21 марта 2014 г. до 1 января 2015 г. в Крыму и Севастополе действует переходный период, в течение которого урегулируются вопросы интеграции новых субъектов Российской Федерации в экономическую, финансовую, кредитную, правовую, законодательную и исполнительную системы России [1].

В течение этого периода предусматривается безболезненная интеграция региона в состав Российской Федерации.

Для судоремонтно-судостроительного кластера Крыма и Севастополя переход в состав РФ может означать то, что основным рынком сбыта продукции на переходный и последующие периоды будет являться российский рынок, который, в свою очередь, делится на рынок коммерческого судоремонта и судостроения и рынок судоремонта и судостроения военно-промышленного комплекса.

Можно с уверенностью предположить, что основные денежные средства будут осваиваться предприятиями на рынке военного судоремонта, созданного на основе портфеля заказов Министерства обороны России для Черноморского флота (ЧФ), так как ЧФ является крупнейшим судовладельцем в Черноморском регионе с количеством кораблей и судов более ста.

Финансирование судоремонтных и судостроительных программ флота, как показывает практика последних лет, стабильное и высокодоходное.

Помимо средств, ежегодно выделяемых на ремонт и строительство кораблей и судов ЧФ, Россией осуществляется финансирование Федеральной целевой программы «Создание системы базирования Черноморского флота на территории Российской Федерации на 2004–2020 годы» [2].

В настоящий момент программа корректируется с учетом присоединения Крыма и Севастополя к России в марте 2014 г. [3].

По словам министра обороны РФ Шойгу, только на развитие инфраструктуры Черноморского флота РФ до 2020 г. выделяют более 86 млрд руб. [4].

Основным условием, ограничивающим получение военных судоремонтно-судостроительных заказов отраслевыми предприятиями региона, является наличие лицензии Рособоронзаказа и ФСБ на осуществление заявленных видов деятельности [5].

Основным подрядчиком флотских программ региона в настоящее время выступает 13-й судоремонтный завод Министерства обороны России, собирающий основные судоремонтные кадры региона под свое крыло.

Перспективы коммерческого судоремонта в Крыму и Севастополе на данный момент туманны. Очевидно, что основными заказчиками для предприятий судоремонтно-судостроительного кластера будут российские судовладельцы Азово-Черноморского региона, имеющие суда под российским флагом (рис. 1).

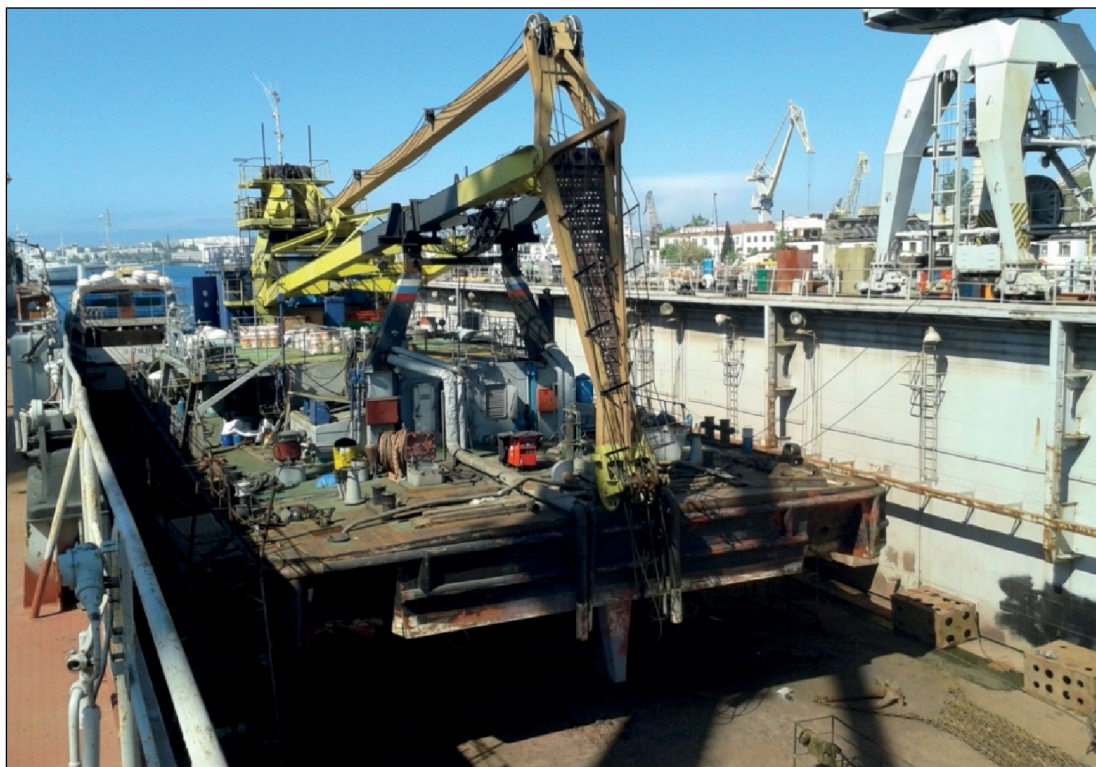


Рис. 1. Ремонт севастопольской судоремонтно-судостроительной компанией «ТехФлот» российского плавучего крана в Севастополе в мае 2014 г.

Общее количество таких судов, имеющих морской или смешанный класс плавания Российского морского регистра судоходства или Российского речного регистра и длину более 25 м, по разным оценкам, составляет более 300 единиц [7; 8].

Подфлажные же суда иностранных государств и россиян в настоящее время и в ближайшей перспективе скорее всего не будут активно ремонтироваться в Крыму и Севастополе в связи с неопределенностью в таможенном и налоговом оформлении судов и судоремонтных операций, а также непризнанием Западом Крыма и Севастополя в качестве неотъемлемой части России.

В дальнейшем при налаживании погранично-таможенных процедур в отношении судоремонта и судостроения и с учетом «оттепели» в геополитике возможен незначительный приток иностранных заказчиков и инвестиций.

Приток по определению не сможет стать большим в связи с большой конкуренцией со стороны Турции, Румынии, Болгарии и азово-черноморских заводов Украины.

Основное конкурентное преимущество Турции — это географическое расположение ее верфей в районах Тузла и Ялова, непосредственно примыкающих к проливу Босфор — месту пересечения всех путей, ведущих в Азово-Черноморский регион и из Черного моря [9].

Кроме того, по словам судовладельцев, в Турции и Европе таможенное и пограничное оформление судов в ремонт в среднем занимает 1 ч и не сопровождается вымогательством взяток и предвзятым отношением к экипажу.

С переходом Крыма и Севастополя под юрисдикцию Российской Федерации снялась и эта проблема, теперь суда под российским флагом ремонтируются без таможенного и пограничного контроля, что существенно облегчает организацию ремонта судна и незначительно удешевляет его стоимость.

В связи с тем, что планируется повышение уровня жизни населения Крыма и Севастополя, судоремонтно-судостроительным предприятиям придется повышать уровень зарплат их работникам, что в конечном итоге скажется на повышении стоимости услуг для судовладельцев.

Что же касается внутренней конкуренции, то будет продолжаться конкуренция керченских и севастопольских профильных предприятий за существующие и перспективные рынки сбыта.

Керчь обладает более выгодным географическим положением для коммерческого судоремонта, чем Севастополь, что должно предопределять ее большее развитие в этой области.

Основные компании-операторы и владельцы судов Азово-Черноморского региона находятся в Ростове-на-Дону и Новороссийске [7; 8], а практически все российские судоходные линии сходятся в районе Керченского пролива [9].

Севастополь в свою очередь имеет больше привилегий для военных заказов, так как город является главной базой Черноморского флота.

Судостроение в Крыму и Севастополе в ближайшей перспективе то же будет ориентироваться на Россию, во-первых, потому что Запад не признал присоединение Крыма и соответственно западные и сочувствующие им судовладельцы не будут рисковать, во-вторых, потому что цены на судоремонт и судостроение в Болгарии, Румынии и Турции не выше крымских, в третьих, потому что вблизи Крыма сейчас мало линий европейских судов, а в-четвертых, потому что в Российской Федерации существуют существенные налоговые льготы для судовладельцев, купивших новые суда, построенные в Российской Федерации после 1 января 2010 г. и зарегистрированных в Российском международном реестре судов [6].

Российским государственным заказчикам выгодно размещать судостроительные заказы в Крыму и в связи с тем, что здесь можно добиться экономии постоянных и переменных затрат на производство по сравнению с севером за счет более теплого и солнечного климата.

Если рассматривать основные риски для коммерческого судостроения и судоремонта Крыма и Севастополя, то можно выделить:

- 1) вымирание местной прослойки профессиональных судостроителей и судоремонтников;
- 2) отсутствие широкого международного признания Крыма и Севастополя в составе Российской Федерации;

3) 90 %-ный износ основных производственных фондов.

До настоящего времени отсутствие развития в сфере судостроения и судоремонта в регионе и на Украине привело к тому, что профильные специальности потеряли свою привлекательность и престижность для молодежи. Профильные средние специальные учебные заведения существенно сократили набор и выпуск специалистов для судоремонтно-судостроительных предприятий, а выпускники вузов в основной своей массе работают не по специальности. В результате старое поколение ушло на пенсию или умерло, а новое в полном объеме не пришло им на замену.

Необходимо понимать, что подготовить грамотного сварщика, электрика или дизелиста невозможно за 1–2 года, грамотного бригадира, мастера — за 3–4 года, начальника участка или цеха, главного строителя судоремонтно-судостроительных заказов — за 5–10 лет, а начальника производства — за 10–15 лет.

В связи с этим в настоящее время сложился определенный вакуум в рабочей силе и управлениях среднего и высшего производственного звена.

Лучшие спецы уходят на предприятия ОПК, где есть социальные пакеты и стабильно высокие зарплаты по сравнению с коммерческими предприятиями, которые не могут себе этого позволить в связи с недостаточной загрузкой производств заказами.

Можно предположить, что с существенным увеличением объема заказов для предприятий севастопольского и крымского кластеров встанет вопрос о том, что их некому будет выполнять. В этом случае встанет вопрос привлечения специалистов из других стран, но это может оказаться непосильной ношей для судоремонтников в связи со сложностями в оформлении на работу иностранных граждан в России [10].

При наличии рабочих и менеджеров еще одной проблемой станет 90 %-ный износ всех основных производственных фондов верфей, а именно: доков, кранового оборудования и причальных стенок в Севастополе и Керчи. За 23 года независимости Украины никто по-настоящему не вкладывался в ремонт или модернизацию судоремонтно-судостроительных мощностей. Из техники, доставшейся в наследство от СССР, выжимался последний запас прочности.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод о том, что основные перспективы развития предприятий судоремонтно-судостроительного кластера г. Севастополя и Республики Крым заключаются в поиске новых заказчиков на территории России и удержании тех российских судовладельцев, которые имеют положительный опыт ремонта своих судов на территории региона.

Одновременно с этим перспективным направлением в выборе развития предприятий необходимо считать ориентацию на получение военных судоремонтно-судостроительных заказов Министерства обороны России.

Тем предприятиям, которые после окончания переходного периода [1] планируют развивать свой бизнес в Севастополе и Крыму, рекомендуется обратить особое внимание на подготовку молодых специалистов и передачу опыта от уходящих на пенсию профессионалов.

Предприятиям, которые обладают доками, крановым оборудованием и причальными стенками, необходимо обратить пристальное внимание на их техническое состояние и своевременно произвести их ремонт или модернизацию.

Список литературы

1. О принятии в Российскую Федерацию Республики Крым и образовании в составе Российской Федерации новых субъектов Республики Крым и города федерального значения Севастополя: федеральный конституционный закон Рос. Федерации от 21 марта 2014 г. № 6-ФКЗ: принят Государственной Думой 20 марта 2014 г., одобрен Советом Федерации 21 марта 2014 г. — М.: Рос. газета, 2014 [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: <http://www.rg.ru/2014/03/22/krym-dok.html> — Загл. с экрана.

2. Рособоронзаказ. Официальное представительство в сети // Федеральная служба по оборонному заказу. — 2014 [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: <http://рособоронзаказ.рф/> — Загл. с экрана.

3. ИТАР-ТАСС. Черноморский флот получит 30 боевых кораблей и вспомогательных судов в ближайшие шесть лет // Информационное телеграфное агентство России. — 2014 [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: <http://itar-tass.com/politika/1183288> — Загл. с экрана. (дата обращения: 14.05.2014).

4. ИТАР-ТАСС. Шойгу: на развитие Черноморского флота РФ до 2020 года выделят более 86 млрд руб. // Информационное телеграфное агентство России. — 2014 [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: <http://itar-tass.com/politika/1168496> — Загл. с экрана. (дата обращения: 16.05.2014).

5. Программа «Создание системы базирования Черноморского флота на территории Российской Федерации в 2004–2020 годы» // Федеральные целевые программы и межгосударственные целевые программы, в осуществлении которых участвует Российская Федерация. — 2014 [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: <http://рособоронзаказ.рф/> — Загл. с экрана (дата обращения: 16.05.2014).

6. НК РФ (часть вторая): Принят Государственной Думой 19 июля 2000 г., одобрен Советом Федерации 26 июля 2000 г. — Ст. 251 НК РФ от 5 августа 2000 г. № 117-ФЗ (в ред. от 05.05.2014) [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_162660/ — Загл. с экрана (дата обращения: 17.05.2014).

7. РМРС. Официальное представительство в Сети // Российский морской регистр судоходства. — 2014 [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: <http://www.rs-class.org/ru/> — Загл. с экрана.

8. РРР. Официальное представительство в сети // Российский речной регистр. — 2014 [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: <http://www.rivreg.ru/> — Загл. с экрана.

9. Marine Traffic. Официальное представительство в Сети // Marine Traffic. — 2014 [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: <http://www.marinetraffic.com/ru/ais/home/?lang=ru> — Загл. с экрана (дата обращения: 19.05.2014).

10. О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации: федеральный закон Рос. Федерации от 25 июля 2002 г. № 115-ФЗ: принят Государственной Думой 21 июня 2002 г., одобрен Советом Федерации 10 июля 2002 г. — М.: Рос. газета, 2002 [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: <http://www.rg.ru/2002/07/31/inostr-dok.html> — Загл. с экрана.