

Проблемы конкурентоспособности судостроения России

Переход к управлению предприятием в условиях рыночной экономики поставил многие промышленные предприятия в сложное положение, когда конкуренция вынуждает их постоянно искать новые пути выживания. Рыночные отношения диктуют предприятиям четкие конечные цели успеха в конкурентной борьбе: максимальное удовлетворение запросов потребителей и высокий уровень эффективности производственно-экономической деятельности. Реализация этих целей состоит в поиске и использовании конкурентных преимуществ, обеспечивающих достижение прочных позиций на рынке, то есть в обеспечении конкурентоспособности предприятий и их продукции.

Для России в силу особенностей ее географического положения и исторического развития судостроение всегда имело приоритетное значение для национальной экономики и обороноспособности государства. Отечественное судостроение ещё совсем недавно было одним из самых мощных в мире: оно обеспечивало треть мирового военного кораблестроения, а в области гражданского судостроения страна входила в десятку самых развитых стран мира.

Однако после распада СССР судостроение в России стало утрачивать свое значение как одного из центров национальной экономики, прежде всего из-за резкого сокращения государственного оборонного заказа вследствие изменения оборонной доктрины государства и неготовности к эффективной деятельности в условиях рыночной экономики. Экономические реформы начала 1990-х гг. были нацелены на стремительность их реализации при отсутствии средств на их осуществление и времени на адаптацию к новым условиям. Это поставило судостроительные предприятия в критическое положение. Резкое сокращение государственных заказов потребовало от предприятий поиска путей конверсии производства для выхода на внутренний и внешний рынки гражданского судостроения, а также коренного изменения политики в области совершенствования собственного производства с целью обеспечения необходимой конкурентоспособности предприятий.

Под конкурентоспособностью предприятия, по мнению автора, следует понимать комплексную характеристику предприятия, которая определяется уровнем и степенью использования конкурентных преимуществ и возможностью адаптироваться к постоянно изменяющимся условиям внешней среды, сохраняя при этом в любой момент времени прибыльность.

Как показывает практика, многие российские предприятия не готовы к активному ведению конкурентной борьбы. Одной из причин этого является непроработанность теоретических и методологических основ построения систем обеспечения конкурентоспособности, а также отсутствие у предприятий эффективных управленческих и организационно-экономических механизмов реагирования на изменения внешней и внутренней среды предприятия.

Подобные негативные тенденции наблюдаются и в судостроении. За последние десять лет в судостроении, гражданском и военно-морском флоте Рос-

сии произошли большие изменения. Объем государственного оборонного заказа России за этот период сократился в 20 раз, а гражданского судостроения – более чем в 5 раз. Уровень использования мощностей на судостроительных предприятиях снизился до 20-25 процентов [1].

В настоящее время в состав отрасли входят 107 промышленных предприятий с общей численностью работающих около 190 тыс. человек. Отрасль обладает мощным научным и конструкторским потенциалом, включающим 56 НИИ и КБ с численностью персонала более 31 тыс. человек. Среди научно-исследовательских институтов действуют научные комплексы, не имеющие аналогов в мире по сложности решаемых проблем и оснащенности [2].

В отличие от большинства других стран, где основу судостроительной промышленности составляют «чистые» верфи, которые осуществляют, в основном, сборку, монтаж и сдачу кораблей и судов, наши судостроительные заводы имеют и развитое машиностроительное производство для собственных нужд.

На сегодняшний день только несколько судостроительных заводов России могут быть отнесены к крупным, способным строить суда длиной более 170 м. Относительно большие суда (водоизмещением до 100 тыс. т) можно строить на наклонных стапелях Балтийского завода и «Адмиралтейских верфей» в Санкт-Петербурге, а также в эллингах предприятий Северодвинска, 15 заводов могут строить суда длиной от 100 до 150 м, а 22 — длиной менее 100 м.

Кроме верфей в судостроительную промышленность России входит ряд крупных приборостроительных и машиностроительных предприятий — основных поставщиков комплектующего оборудования, десятки конструкторских бюро и научно-исследовательских институтов, среди которых ЦНИИ им. академика А. Н. Крылова в Санкт-Петербурге, не имеющий аналогов в мире по комплексу решаемых проблем и оснащенности.

Резкое сокращение заказов на строительство военных кораблей и коммерческих судов привело к тяжелейшему экономическому положению практически всех судостроительных заводов. Если в 1989 году судостроительная промышленность СССР построила по заказам Военно-морского флота 50 единиц подводных лодок, боевых кораблей и судов обеспечения, то спустя всего несколько лет, судостроительная промышленность России построила для тех же заказчиков: в 1994 г. – 11, в 1995 г. – 9, в 1996 г. – 6 и в 1997 – 2000 гг. – по 1-3 корабля и судна. В 2004 г. для ВМФ и ФПС построено 4 корабля [3].

Аналогичное положение со строительством речных и смешанного плавания судов. Количество грузовых судов в речном флоте сократилось за последние восемь лет на одну треть. Средний возраст судов превысил 20 лет. В 2002 году было построено всего восемь судов смешанного и речного плавания против примерно 25 строившихся ежегодно ранее.

Ещё хуже обстоит дело с пополнением промыслового флота. Свыше половины судов этого флота из-за превышения сроков эксплуатации требует замены [4].

В целом по отрасли прекратилось финансирование размещенных ранее заказов на постройку судов, что привело к приостановке их строительства.

Многие заводы оказались загруженными недостроенными или построенными, но не реализованными судами. Тяжелое наследие первых реформенных лет сказывается до настоящего времени. На ряде заводов строительство судов и кораблей полностью прекращено. Некоторые ведущие предприятия строят только корпуса судов с последующим их насыщением и достройкой на верфях западных стран. Уникальные отечественные приборостроительные предприятия простаивают. Заводы судового машиностроения сворачивают профильные производства, переходят на изготовление простой продукции, теряют рабочих уникальных профессий и высококвалифицированные инженерные кадры.

Анализ положения дел в судостроительной и судоремонтной отрасли показывает, что общий экономический кризис в стране, не мог не сказаться на состоянии данной отрасли, проблемы которой состоят в следующем:

1) На судостроительных предприятиях страны выполняются в большей степени зарубежные заказы, а отечественные судовладельцы пополняют свои флота заказами зарубежным верфям.

2) С каждым годом увеличивается разрыв между возможностями судостроительного комплекса и платежеспособным спросом судовладельцев нашего региона.

3) Судостроительные предприятия не имеют достаточного количества оборотных средств, большая часть которых находится в незавершенном производстве.

4) Происходит ускоренное физическое и моральное старение основных фондов судостроительных и судоремонтных предприятий; опустошаются амортизационные фонды, не производится обновление оборудования.

Сохраняется существенная избыточность производственных мощностей, несмотря на то, что уровень их загрузки увеличился в 1,65 раза - с 15,6% в 1998 г. до 25,7% в 2003 г. Состояние основных фондов, особенно их активной части, не соответствует современным требованиям по производительности, надежности, способности функционировать в современной информационной среде. Активная часть основных производственных фондов в судостроении имеет износ более 70%. Уровень рентабельности, закладываемый Минобороны в структуру цены продукции судостроения, не обеспечивает воспроизводства основных производственных фондов предприятий.

5) Состояние качественной составляющей кадрового потенциала сегодня на многих предприятиях отрасли находится в зоне критических величин, а у некоторых - уже за ними. Невостребованность и низкая заработная плата привели к невозможной утрате кадрового потенциала.

6) Высока доля энергозатрат в себестоимости продукции, составляя порой 30 и более процентов, в то время как в мировой практике она не превышает обычно 5%.

7) Вытеснение Российский флота с перевозок отечественных грузов. За годы реформ доля отечественного флота во внешнеторговых перевозках страны сократилась в 10 раз (с 60-75% до 6-8%). Российским грузовладельцам подобная практика обходится в 2 млрд. долл. за фрахт иностранных судов, транзит и перевалку грузов в иностранных портах; а прямой ежегодный ущерб бюджету

страны из-за нехватки новых транспортных и промысловых судов отечественной постройки составляет не менее 3 млрд. долларов США.

8) Уменьшается объем перевозок и грузооборот портов и причалов. Основная причина падения грузопотока и не загруженности порта - отсутствие транзитных грузопотоков, чаще всего из-за очень высокой ставки фрахта.

9) Высокими темпами идет физическое и моральное старение флота. Средний возраст флота российских судовладельцев составляет около 20 лет. После 15 лет эксплуатации судна значительно возрастают расходы на его ремонт. Морально изношенные суда становятся неконкурентоспособными из-за слишком высокого расхода топлива, потребности в большом персонале. Доля устаревших судов на флоте непосредственно влияет на финансовые результаты компании.

Основной причиной перечисленных проблем, по мнению специалистов[5], является низкая конкурентоспособность отечественных предприятий.

Несомненно, что предприятия судостроения заинтересованы в повышении конкурентоспособности на национальном и мировом рынках, но отсутствие методик определения ее уровня не позволяет выявить позиции предприятий для прогнозирования основных направлений деятельности и повышения конкурентоспособности.

В настоящее время в России общепринятой методики оценки конкурентоспособности организаций нет. Зарубежный опыт в этой области крайне скудно освещен в литературе. Каждая компания оценивает свою конкурентную позицию по своей методике, а суть и эффективность ее применения не афиширует [6,с.53].

Проблемы оценки и управления конкурентоспособностью обусловлены следующими причинами:

- отсутствием единого методологического подхода к пониманию категорий конкуренции и конкурентоспособности в целом и предприятия в частности;
- сложностью определения интегрального критерия конкурентоспособности;
- неадекватностью существующих методов оценки конкурентоспособности;
- сложностью выделения объектов, формирования состава задач и показателей эффективности системы управления конкурентоспособностью.

Исследование существующих подходов к оценке, управлению и прогнозированию конкурентоспособности предприятия подтверждает сложность этой процедуры, так как: во-первых, в конкурентоспособности фокусируются все показатели качества и ресурсоемкости работы всего персонала по всем стадиям жизненного цикла объектов; во-вторых, в настоящее время отсутствуют международные документы (по аналогии со стандартизацией других объектов) по оценке конкурентоспособности; в-третьих, в России техническая, экономическая, кадровая, социальная политика не ориентирована на обеспечение конкурентоспособности различных объектов.

В настоящее время на предприятиях судостроения России, в том числе на исследуемых в области конкурентоспособности, отсутствует целенаправленная, постоянно действующая, научно-обоснованная комплексная система оценки конкурентоспособности, а так же система стратегического управления по взаимосвязанным целям и показателям, что весьма негативно сказывается на эффективности деятельности в целом.

Как правило, основные показатели формируются в отделе стратегического планирования предприятия, но носят они в большей степени оперативный характер и не позволяют организовать на предприятии современную систему стратегического менеджмента, эффективно направить, мотивировать и увязать деятельность подразделений и сотрудников предприятия.

Кроме того, показатели и критерии оценки эффективности деятельности предприятия часто несбалансированны и не в полной мере отражают все значимые аспекты, а система анализа передового опыта лучших фирм мира практически отсутствует. Это обстоятельство не позволяет системно отслеживать динамику развития и позиционировать место предприятия среди ведущих фирм.

Достижение целей по повышению конкурентоспособности предприятия должно формироваться за счет: целенаправленного использования потенциальных возможностей организации при модификации и приспособлении продукции к требованиям рынка, ориентации на новые технологии, доведении затрат до функционально-необходимого уровня, повышении качества и уровня сервиса и т.д.

Реализовать потенциальные возможности в современных условиях можно, опираясь на системный подход к управлению конкурентоспособностью предприятия. В соответствии с этим система управления конкурентоспособностью может быть представлена как совокупность взаимосвязанных подсистем, включающая различные подсистемы: организации деятельности по оценке и анализу конкурентоспособности, планирования конкурентоспособности, мотивации к повышению уровня конкурентоспособности, регулирования отдельных составляющих конкурентоспособности.

Учитывая специфические особенности отрасли, которые проявляются прежде всего в длительных циклах изготовления продукции, высокой наукоемкости и технологической трудоемкости, особенностях финансирования и оплаты заказов, можно сделать вывод, что наиболее значимым условием повышения конкурентоспособности предприятий судостроения является наличие долгосрочной программы развития, при этом опираться необходимо не на экстраполяции тенденций, а на построение сценариев развития, учитывая взаимосвязь разрабатываемой стратегии развития предприятия и стратегии судостроительной промышленности.

Реализация мер по использованию резервов и конкурентных преимуществ предприятий, наряду с выработкой стратегической линии поведения в конкурентной борьбе, может усилить позиции российских предприятий как на внутреннем, так и на внешнем рынках, способствовать наращиванию их потен-

циала по производству конкурентоспособной продукции и обеспечить должный уровень конкурентоспособности.

Список литературы

1. Состояние отечественного судостроения //Российский судостроительный портал, www.rustrana.ru, /9.12.2004/
2. Александров В.Л., Перельгин А.В., Соколов В.Ф. Судостроительное предприятие в условиях рынка: проблемы адаптации и развития/ Под общей редакцией В.Л.Александрова. СПб.: Судостроение, 2003.
3. Логачев С.И., Чугунов В.В. Мировое судостроение: современное состояние и перспективы развития.- СПб.: Судостроение, - 2001,-312 с.
4. Шилов М. Контракт с прицелом в будущее//Еженедельник промышленного роста, 2006, №16(15), с.9.
5. Бабаев О., Интервью Владимира Александрова, Героя России, генерального директора ГУП "Адмиралтейские верфи", члена коллегии Российского агентства по судостроению, доктора технических наук //Российская Федерация №3 (169), 2001.
6. Фасхиев Х.А. Как измерить конкурентоспособность предприятия?// Маркетинг в России и за рубежом. – 2003. - №4. – с.53-68.

Аннотация

В статье рассматриваются актуальные для развития экономики России на национальном и мировом рынках, проблемы судостроительных предприятий.

Собран и проанализирован статистический материал как по судостроению в целом, так и по его основным направлениям (военному и гражданскому) в разрезе основных показателей: объема производства, загрузки производственных мощностей, производственного потенциала (состоянии основных фондов, кадрового состава...).

Автором выявлены основные проблемы оценки и управления конкурентоспособностью и обозначены меры по их устранению. Использование выявленных резервов должно усилить позиции российских предприятий, способствовать наращиванию их потенциала по производству конкурентной продукции и повысить уровень конкурентоспособности судостроительных предприятий в целом.