

СУЩНОСТЬ И ОСОБЕННОСТИ СИСТЕМЫ ВОСПРОИЗВОДСТВА ОСНОВНЫХ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ФОНДОВ ПРЕДПРИЯТИЙ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

© 2011 В.В. Шкодин*

Ключевые слова: водный транспорт, инвестиционные ресурсы, модернизация, обновление основных фондов, производственные фонды, реконструкция.

Уменьшение общего количества эксплуатируемых судов, их физический и моральный износ могут привести к смене отечественных судовладельцев на иностранных. Для решения насущной проблемы следует в кратчайшие сроки определиться с источниками финансирования строительства и модернизации судов, повышением инвестиционной привлекательности этого процесса, спланировать обновление водного транспорта.

Воспроизводство основных фондов можно охарактеризовать как непрерывный процесс роста, технического обновления и совершенствования средств труда, при том что средства труда должны выступать в форме, обеспечивающей их эффективность.

Воспроизводство основных фондов осуществляется в различных конкретных формах: путем нового строительства, расширения, реконструкции и технического перевооружения. Соотношение форм воспроизводства свидетельствует о прогрессивном или регрессивном развитии процесса совершенствования средств труда.

В области водного транспорта уже завершился период резкого спада производственной деятельности, связанного с экономическим кризисом в стране. В настоящее время проблемы внутреннего водного транспорта определяются комплексом факторов¹, среди которых:

- ♦ состояние важнейших компонентов транспортной инфраструктуры отрасли - водных путей и гидротехнических сооружений на них;

- ♦ функционально-возрастная структура и техническое состояние флота как основного средства производства транспортных услуг;

- ♦ финансово-экономическое положение и структура собственности судоходных компаний и портов;

- ♦ степень развития рынков грузовых и пассажирских перевозок.

Общая протяженность эксплуатируемых в России внутренних водных путей в течение

последнего десятилетия была сохранена на уровне примерно 100 тыс. км, однако ввиду недостаточного бюджетного финансирования дноуглубительных работ гарантированные габариты судовых ходов уменьшились, ухудшилось навигационное обслуживание на внутренних водных путях.

Характерная для России сезонность транспортного использования внутренних водных путей не в полной мере объясняет недостаточную реализацию их транспортного потенциала. Большинство из действующих на внутренних водных путях России гидротехнических сооружений введены в эксплуатацию 50-70 и более лет назад. Ухудшение технического состояния гидротехнических сооружений, связанное с недостаточным для его поддержания объемом бюджетного финансирования и отсутствием действенных механизмов привлечения внебюджетных средств, привело в последние годы к снижению уровня безопасности при эксплуатации этих сооружений, росту риска возникновения чрезвычайных ситуаций.

На внутренних водных путях Российской Федерации функционируют 128 портов, из них речные порты страны, построенные и оснащенные для обеспечения грузовых перевозок, обладают значительными резервами перегрузочных мощностей. Но данные резервы большинства отечественных портов не соответствуют современным требованиям рынка по состоянию и составу перегрузочной техники, по развитию портовых терминальных комплексов. На сегодняшний день

* Шкодин Виталий Витальевич, соискатель, зам. директора МФ ФГОУ ВПО "Санкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций". E-mail: intersever@mail.ru.

износ перегрузочной техники в портах составляет около 50 %, в том числе средств малой механизации - 80 %. Нехватка современных погрузочно-разгрузочных комплексов сдерживает развитие перевозок, прежде всего смешанных и контейнерных.

Наметившийся в отрасли рост хозяйственной деятельности в значительной мере обусловлен благоприятной конъюнктурой и не будет продолжительным и устойчивым, если не устранить следующие проблемы:

- ◆ недостаточное финансирование внутренних водных путей и гидротехнических сооружений для улучшения условий судоходства как необходимого фактора повышения эффективности функционирования внутреннего водного транспорта;

- ◆ нехватка современных судов при избытке физически и морально устаревших судов;

- ◆ нехватка отечественных качественных ДВС для судовых энергетических установок;

- ◆ нехватка современных погрузочно-разгрузочных комплексов и портовых терминалов при избытке устаревших и малоэффективных перегрузочной техники и оборудования речных портов;

- ◆ низкая инвестиционная привлекательность предприятий отрасли и недостаточный для кардинальной модернизации их основных фондов уровень инвестиций;

- ◆ недостаточное взаимодействие с другими видами транспорта, слабая организация смешанного (интермодального) перевозочно-процесса, что лишает внутренний водный транспорт существенной части грузовой базы. Задерживается создание новой логистической сети, состоящей из транспортных, перегрузочных, складских и торговых звеньев, которая должна заменить ликвидированную административно-плановую систему управления грузопотоками.

Указанные проблемы не дают возможности в полной мере реализовать объективные пре-

имущества водного транспорта в рамках единой транспортной системы страны. Эти проблемы резко ослабят позиции российских судоходных компаний в конкурентной борьбе с иностранными судовладельцами за обслуживание экспортно-импортных и транзитных грузопотоков, проходящих по водным путям России.

Спрос на продукцию судостроительной промышленности в России, формируется тремя крупными группами компаний: компании-грузовладельцы, определяющие потребность в номенклатуре и объеме грузоперевозок, морские и речные пароходства и другие транспортные компании - судовладельцы и государство, обеспечивающее формирование заказа на строительство судов для нужд ВМФ и научно-исследовательских организаций. Общий объем выпуска судостроительной продукции в 2009 г. составил более 106 млрд. руб. Необходимо также обратить внимание, что основными сегментами продукции судостроительной отрасли в Российской Федерации являются:

- ◆ военные корабли, построенные в рамках государственного оборонного заказа или по программам военно-технического сотрудничества (экспорт военной продукции);

- ◆ морские транспортные суда;

- ◆ речные суда и суда смешанного плавания (море-река);

- ◆ научно-исследовательские суда и ледоколы;

- ◆ суда и средства освоения шельфа;

- ◆ рыбопромысловый флот.

Помимо различий по функциональному назначению, перечисленные выше сегменты имеют некоторые особенности, связанные со страной принадлежности верфи, осуществляющей строительство судов, которые кратко охарактеризованы в табл. 1.

Следует отметить тот факт, что судостроение относится к машиностроительной отрасли. При этом доля производства транспортных средств и оборудования в объеме про-

Таблица 1

Превалирующие источники пополнения флота российских компаний по типам судов

Название сегмента	Превалирующий источник пополнения флота
Военные корабли	Отечественные верфи
Морские транспортные суда	Преимущественно зарубежные верфи
Речные суда и суда смешанного плавания (море-река)	Отечественные верфи
Научно-исследовательские суда и ледоколы	Отечественные верфи
Суда и прочие средства освоения шельфа	Отечественные и зарубежные верфи
Рыбопромысловый флот	Преимущественно зарубежные верфи

мышленного производства составила в 2006 г. 6,4%, а непосредственно судостроительной отрасли - 0,67%. Значимость судостроительной отрасли для развития машиностроительного комплекса подтверждается значительным числом занятых (более 200 тыс. человек без учета смежных производств).

Оборонно-промышленный комплекс судостроительной отрасли состоит приблизительно из 160 предприятий, среди которых верфи, судоремонтные заводы, научно-исследовательские и конструкторские предприятия, а также заводы, ориентированные на выпуск продукции судового машиностроения, приборостроения и электротехники. А на контрольные функции государства приходится 70%, но около 200 предприятий оборонно-промышленного комплекса ориентированы на выпуск гражданской продукции, большинство имеет небольшие производственные возможности.

В судостроительной промышленности в отличие от других отраслей машиностроительного комплекса значительную роль играют предприятия, находящиеся в государственной собственности. При этом выпуск продукции, приходящийся на государственные и частные предприятия, примерно одинаков и отличается только структурой: военная продукция (подводные лодки, боевые надводные корабли и катера, вспомогательные суда) преимущественно производится на государственных верфях (рис. 1).

Производственные мощности российских предприятий судостроения не позволяют строить суда водоизмещением более 80 тыс. т, что существенно сужает потенциальные ниши, в которых Россия могла бы быть представлена на мировом рынке.

Анализ существующих подходов к управлению процессом воспроизводства основных

фондов показал, что до сих пор существует ряд нерешенных проблем. К числу наиболее актуальных проблем, подлежащих исследованию, относятся: совершенствование обоснованности плана воспроизводства основных фондов, разработка методик выбора наиболее эффективного варианта воспроизводства и наилучшего источника финансирования процесса воспроизводства, повышение качества контроля над выполнением плана воспроизводства основных фондов, совершенствование структуры имущества предприятия.

В.И. Шинкаренко в своей статье "Проблемы развития рыбопромыслового флота" делит проблемы судостроительной промышленности России на три основные группы²:

- ♦ менее благоприятные по сравнению с зарубежными судостроительными условиями финансирования реализации проектов по строительству судов, а также более высокий уровень налоговой и таможенной нагрузки;

- ♦ высокий уровень физического и морального износа основных фондов, устаревшие технологические и проектные решения и острая проблема с квалифицированными кадрами;

- ♦ ориентированность российских судостроительных предприятий на выпуск военной продукции и, соответственно, отсутствие наработанных логистических и иных схем в сфере гражданского судостроения.

Состояние рыболовного флота на сегодняшний день можно охарактеризовать как с негативной стороны, этому поспособствовали факторы периода экономического кризиса, а именно: значительное сокращение флота за счет списания отслуживших нормальные сроки и отсутствия реальной их компенсации из нового строительства; продолжавшийся рост уровня физического износа и неуклонное моральное старение судов.

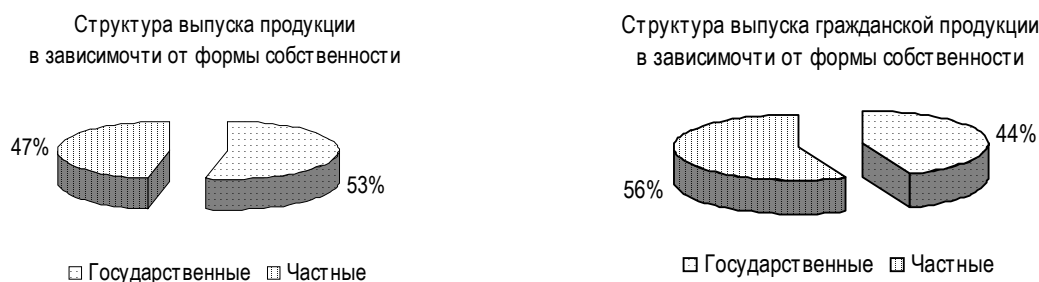


Рис. 1. Структура выпуска гражданской и общей продукции в зависимости от формы собственности предприятий в России

Изменение условий хозяйствования, появление акционерных обществ, товариществ и индивидуальных частных предприятий коренным образом повлияли на проведение единой технической политики в области обновления промыслового флота. Отсутствие достаточных финансовых средств у судовладельцев привело к прекращению заказов на постройку новых судов.

Рыболовного флота России включает в себя 2667 судов различного назначения, в том числе 2255 добывающих, 30 обрабатывающих и 323 приемно-транспортных, наибольшая часть которых сосредоточена в Дальневосточном регионе (табл. 2).

бывших в эксплуатации зарубежных судов, в том числе по договорам бербоут-чартера.

Таким образом, российская судостроительная промышленность практически не принимает участия в создании крупных рыбопромысловых судов.

Общий застой в промышленности России в процессе перестройки отразился и на производстве дизельных двигателей и их комплектующих. Наличие большого количества запасных двигателей в ремонтно-эксплуатирующих организациях усугубило снижение спроса. Сегодня уровень производства практически всех двигателестроительных предприятий упал в несколько раз и достигает от 10 до 50% от доперестроечного уровня.

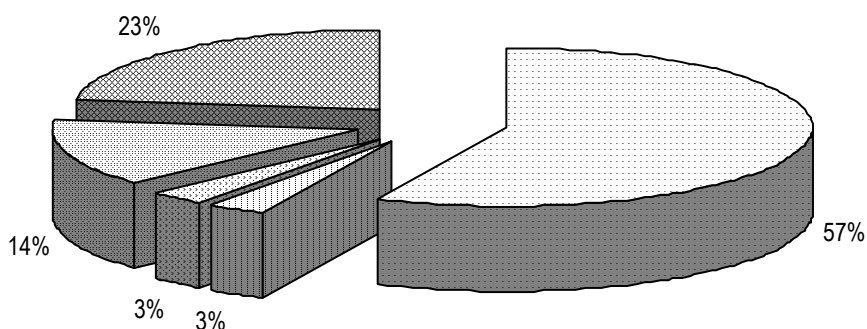
Таблица 2

Состояние рыболовного флота России по состоянию на начало 2010 г.

Группа судов	Всего	Сверх нормативного срока списания	
		единиц	%
Добывающие	2255	1601	71
Обрабатывающие	30	13	43,3
Приемно-транспортные рефрижераторы	323	225	69,7
Научно-исследовательские, рыбоохранные и прочие	59	19	32,2
Итого	2667	1858	69,7

Возраст более 50% судов превышает 20 лет, а в целом по России более 70% рыбопромысловых судов эксплуатируются с превышением нормативного срока. Массированное старение и выбытие из производственных фондов промысловых судов приведет к тому, что при их нормативном списании к концу 2010 г. в строю останется не более 9% мощностей (рис. 2).

Несмотря на внедрение иномарок, в современной России ощущается дефицит в судовых двигателях. И большое количество установок с импортными ДВС является красноречивым тому подтверждением. Кроме того, в связи с малой загрузкой отечественных верфей дефицит имеет также скрытый характер, так как суда России нужны, но строятся они за границей. Вступление России в ВТО при-



□ Свыше 20 лет □ До 5 лет ■ От 6 до 10 лет ■ От 11 до 15 лет ■ От 16 до 20 лет

Рис. 2. Возрастной состав рыболовного флота России

Несмотря на обновление рыболовного флота российских предприятий наиболее острой проблемой для отечественных судостроительных предприятий остается приобретение российскими рыболовецкими компаниями

ведет к обострению ситуации на рынке судовых дизелей, имеющих высокие технико-экономические показатели, в том числе по токсичности и шуму. Причин отставания много, очевидно лишь одно - низкий технический

уровень отечественного дизелестроения. В настоящее время Россия не может делать четырехтактные дизели:

◆ среднеоборотные мощностью выше 3700 кВт (главные двигатели больших рыбопромысловых судов, нефтеналивных танкеров, сухогрузов, буксиров и т.д.);

◆ высокооборотные в диапазоне мощности от 44 до 118 кВт (вспомогательные двигатели и аварийные дизель-генераторы для судов всех классов и назначений, главные двигатели речных судов);

◆ высокооборотные мощностью до 5 кВт (двигатели спасательных ШЛЮПок, аварийные дизель-генераторы).

Однако остаются неудовлетворительными показатели дизелей российского производства по вредным выбросам. Российские дизелестроительные заводы не уделяют этому вопросу достаточно внимания, поэтому в настоящее время использование их продукции на судах заграничного плавания становится все более проблематичным (за исключением отдельных марок лицензионных дизелей (БМЗ) и новых разработок (Коломенский завод).

Исходя из этого выводы можно сделать неутешительные.

В период 1995-2009 гг. на российских судостроительных верфях произведено около 138 судов, а ввезено из-за рубежа - 1174 бывших в эксплуатации. При этом в течение 1995-2009 гг. списано 2244 судна, рыболовный флот сократился на 932 судна или 26%.

Данная статистика привлекла пристальное внимание Правительства РФ, и в рамках Стратегии развития судостроительной отрасли планируется увеличить строительство водного транспорта. Ведь в перспективе крайне важной областью внутреннего рынка гражданского судостроения в ближайшие годы будет создание судов и технических плавсредств для освоения месторождений нефти и газа на арктическом шельфе. При этом пик работ по развитию арктических шельфовых углеводородных месторождений придется на 2013-2015 гг. Освоение Арктики потребует создания широкой гаммы транспортных, обслуживающих и технических судов и плавсозоружений, приспособленных для работы в тяжелых климатических условиях. В ближайшем будущем по некоторым оценкам России

понадобится более 100 судов для плавания в северных морях и по северному морскому пути (ледоколы, танкеры, грузовозы, буксиры и другие суда, способные осуществлять переходы в условиях суровых северных зим).

Судоходные компании среднего и небольшого размера, при существующей проблеме замены судов или увеличения их количества в связи с реально существующей для их работы грузовой базы, продолжают испытывать неудобства обновления основных производственных фондов, что и 5-10 лет назад.

Проблемные аспекты, присущие судоходному и судостроительному сообществу, можно обозначить следующим образом.

1. Российские судоходные компании для обеспечения строительства новых судов могут: авансировать в период строительства не более 20-25% цены судна (т.н. "эквити" заказчика); предоставить банку в качестве залога для обеспечения кредита на постройку и долгосрочного послепоставочного финансирования, только заказываемое судно и/или свободные от обременений другие суда компании (обычно 15-20-летнего возраста). Компании сталкиваются с проблемами отсутствия качественного оборудования, достаточно высокими сроками изготовления водного транспорта.

2. Заводы судостроения требуют от заказчиков вносить авансовые платежи не менее 40-50% стоимости нового судна, а окончательный расчет производить в момент поставки водного транспорта. Также предпочтительнее судостроительные заводы занимаются проектами, которые включают в себя строительство 2-3 новых судов.

3. Российские банки для осуществления финансирования (кредитования) строительства нового судна запрашивают: подтверждение судоходной компании ее способности расплатиться в период строительства нового судна из собственных средств не менее 30% цены судна в виде авансовых платежей; требуют закладывать новое построенное судно как обеспечение возврата кредита; подтверждение гарантированной загрузки судна не менее чем на половину срока кредитования.

Из вышесказанного следует, что роль собственных ресурсов как источника инвестирования в обновление основных производственных фондов в настоящее время незна-

чительна. В связи с этим судоходные компании вынуждены привлекать средства для обновления флота из внешних источников.

При этом российские банки (кроме Сбербанка и Внешторгбанка) даже при выполнении указанных требований не способны предоставить кредиты более чем на 5 лет, что в совокупности с относительно высокой стоимостью этих кредитов не обеспечивает окупаемость судов.

В сложившихся условиях многие судовладельцы пытаются использовать нетрадиционные методы обновления основных производственных фондов. Речь идет о модернизации с элементами обновления.

Другим практикуемым способом обновления водного транспорта является конверсия "строительство флота с использованием конструктивных элементов и модулей, технических средств и электрооборудования утилизируемого судна при создании другого, среди специалистов такой подход к обновлению получил название "создание судов с меньшим ресурсом"

Сравнивая перечисленные возможности большинства российских судоходных компаний с условиями судостроительных заводов и требованиями российских банков, можно констатировать, что проблемы, связанные с обновлением и пополнением флота для таких компаний, могут остаться неразрешимыми еще многие годы.

Таким образом, сложившаяся проблема водного транспорта требует незамедлительных путей решения, а именно поддержки со стороны государства. Основными направлениями решения данной проблемы могут быть такие мероприятия, как частичное субсидирование кредитов отечественных судоходных компаний на строительство нового и качественного водного транспорта; развитие и совершенствование лизинговых компаний с государственным капиталом; повышение инвестиционной привлекательности отрасли путем создания управляющих компаний для повышения степени ответственности при исполнении обязательств и для снижения рисков при инвестировании; создание холдингов судоходных компаний, а также финансовых объединений судостроительных верфей.

¹ См.: *Ефремов Н.А.* Конверсия судов // Экономика России: XXI век. 2010. ц 13. С. 6; *Жаркова О.А.* Некоторые вопросы обеспечения безопасности мореплавания // Морское право. Научные записки. 2009. С. 33; *Исаев Н.* Прибрежный промысел на Мурмане // Рыбное хозяйство. 2009. ц 6. С. 7; *Львова Т.С.* Особенности юридического сопровождения при кредитовании под залог // Банковское кредитование. 2009. ц 3. С. 77-78; *Степанов В.П.* Организация, планирование и управление предприятием рыболовной промышленности и хозяйства. М., 2010. С. 56.

² *Шинкаренко В.И.* Проблемы развития рыбопромыслового флота // Рыбное хозяйство. 2009. ц 6. С. 6.

Поступила в редакцию 25.02.2011 г.