

## **ПРИМЕНЕНИЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ПРИРОДОЕМКОСТИ ДЛЯ УЧЕТА ПРИ ВЫБОРЕ СПОСОБОВ ВЫХОДА СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ ИЗ ЭКОНОМИЧЕСКОГО КРИЗИСА**

*Чихонадских Е.А., Карышев И.В., Спивак Д.А.*

Санкт-Петербургский государственный морской технический университет

*Вопросы экономического кризиса в нашей стране не обошли стороной и такую важную отрасль как судостроение. Применение экономического показателя природоемкости рассматривается как фактор, учет которого приведет к снижению себестоимости и увеличению конкурентноспособности продукции отечественного судостроения.*

При разработке принципиально нового облика отечественного судостроения необходим комплекс мер по выводу судостроительной промышленности из развивающегося экономического кризиса. Для этого важен учет всех факторов, влияющих на ситуацию, в которой на данный момент находится российская экономика.

Промышленность уже испытала крайне сильное потрясение и судостроительная отрасль – не исключение. На протяжении последних 20 лет судостроение переживает постоянный спад.

Его начало пришлось на 90-е и характеризовалось критическим сокращением выпуска судов, замораживанием производства на предприятиях, оставшихся без средств и, следовательно, массовым увольнением рабочих, балансированием большинства предприятий на грани банкротства.

Причиной произошедшей дестабилизации явилось, в первую очередь, преобразование большинства государственных предприятий в акционерные общества. Судьба их в разных местах была разной, главное то, что кроме оборонных заводов, государственных предприятий в судостроении практически не осталось. Вместе с этим прекратились и государственное вложение в отрасль, что перенесло всю тяжесть финансирования будущего развития на частный капитал. Специфика отрасли, заключающаяся в потребных огромных средствах начального капитала, делает судостроительную промышленность непривлекательной для инвестора, особенно среднего и мелкого.

Кроме того, в России разразился кризис кооперирования, когда в связи с распадом СССР и спадом в экономике были разорваны установившиеся годами кооперативные связи и предприятия-поставщики

продукции для судостроения требовали за нее 100% предоплату, таким образом, судостроителям приходилось отдавать прибыль от ещё не построенного корабля. Помимо этого, доля гражданского судостроения на сегодняшний день все еще составляет только 23% общего выпуска судостроительной продукции.

Однако помимо выше перечисленных существует другая проблема. Анализ ее сейчас почти не проводится, в то время как именно с наступлением нового и, возможно, более тяжелого кризиса решение этой проблемы даст путь если не выхода из него, то снижения отрицательных эффектов, им порожденных. Речь идет о проблеме природоемкости выпускаемой отечественным судостроением продукции.

За 2007 год в России построены суда суммарным дедвейтом 650 тыс. тонн (учтены только суда гражданского назначения, в том числе находившиеся в постройке на конец года). При этом судостроительной промышленностью было потреблено 7,5 млн. тонн стали.

Согласно формуле природоемкости:

$$e^{Россия}_a = \frac{7,5}{0,65} = 11,54$$

Таким образом, условно говоря, на строительство судов суммарным дедвейтом 1 млн. тонн потребляется 11,54 млн. тонн стали.

Сравним этот показатель с соответствующими показателями по двум странам-лидерам мирового судостроения: давно устоявшейся в роли судостроительной державы Корее и стремительно развивающемуся даже в период кризиса Китаю.

$$e^{Корея}_a = \frac{7,8}{74,9} = 0,10 \qquad e^{Китай}_a = \frac{5,1}{38,0} = 0,13$$

По расчетным данным наблюдается превышение отечественных показателей над ведущими странами почти в 100 раз. При высоких темпах роста цен на материалы такое различие оказывается решающим в конкурентной борьбе на мировом рынке судостроительной продукции.

Причины этого различия многообразны. Отчасти оно сглаживается тем, что отечественное судостроение в последние годы стало широко ориентировано на производство металлоемких конструкций, таких как буровые платформы, однако технологическая отсталость отрасли от зарубежных конкурентов не может не бросаться в глаза.

На сегодняшний день можно выделить два направления решения проблемы чрезмерно завышенного потребления природных ресурсов.

Первый состоит в крупном вливании денежных средств в научную базу. Судостроение – крайне наукоемкая отрасль, включающая в себя все без исключения достижения современной науки и техники. Такие вливания уже осуществляются в соответствии с Федеральной Целевой Программой Развития Гражданской Морской Техники на 2009-2012 годы,

в рамках которой выделяется 200 млрд. рублей на развитие и поддержание научно-технического потенциала отрасли, однако средств все же не хватает и не наблюдается притока в научную сферу новых кадров.

Второй подход связан с концентрацией и интеграцией производства.

Концентрация — сосредоточение производства, капитала в одном месте или в одних руках, преобладание на рынке одной или нескольких фирм. При увеличении размеров и, что куда важнее, спусковой мощности верфей возможно достижение более высокой эффективности расходования материалов судна как за счет массовости производства, так и за счет увеличения размеров самих строящихся судов, так как удельный вес стали идущей на строительство при увеличении водоизмещения судна будет снижаться. Сейчас на уровне правительства одобрены проекты создания суперверфей в Кронштадте, в Выборге и на территории современной Северной верфи при объединении ее с Балтийским заводом, но до реального воплощения этих проектов еще далеко.

В последнее время при выстраивании стратегии развития предприятий приоритет отдавался стратегиям диверсификации. Диверсификация - расширение ассортимента, изменение вида продукции, производимой предприятием, освоение новых видов производств, с целью повышения эффективности производства, получения экономической выгоды, предотвращения банкротства. В рамках такой стратегии осуществляется производство буксиров на ОАО «ПО «Севмаш» и строительство буровых платформ на ОАО «Выборгский судостроительный завод». Однако диверсификация производства в условиях общей низкой эффективности отрасли не может быть доминирующей стратегией. В качестве таковой предлагается внедрение стратегии интеграции. Интеграция – это объединение хозяйствующих субъектов, предполагающее усиление связей между ними, ведущее к их постепенному экономическому слиянию и основанное на проведении ими согласованной экономики и политики. Перспективным проектом, с этой точки зрения, представляется организация Объединенной судостроительной корпорации. Однако, несмотря на то, что указ о ее создании вышел в марте 2007 года, заметного развития интеграционных процессов в отечественном судостроении пока не наблюдается.

Таким образом, пути решения проблем отечественной судостроительной отрасли уже намечены, достаточно лишь в условиях кризиса трезво оценить текущую ситуацию и обратить внимание не только на показатели рентабельности, но и на природоемкость как фактор, учет которого также приведет к снижению себестоимости и увеличению конкурентоспособности продукции отечественного судостроения. Решение проблемы завышенной природоемкости возможно осуществить в двух направлениях. Первый состоит в крупном вложении средств в

отечественную науку с целью создания опережающего задела и достижения технологического превосходства над странами-конкурентами. Суть второго – в изменении доминирующей стратегии развития и широком внедрении интеграционных процессов, как в рамках отдельных предприятий, так и отрасли в целом.

Важно подчеркнуть, что для достижения результата необходим комплексный подход. Описанные пути решения проблемы никак не могут быть реализованы по отдельности. Только рациональное сочетание государственного воздействия на научно-исследовательский и реальный сектора производства дадут результат, позволяющий говорить о возрождении российского судостроения.

1) Экология и экономика природопользования: Учебник для вузов/Под ред. проф. Э.В.Гирусова; Предисловие д-ра экон. наук Председателя Госкомэкологии РФ В.И.Данилова-Данильяна. – М.: Закон и право, ЮНИТИ, 2005. – 455 с.

2) Примаков Е.М. «Мир без России? К чему ведет политическая близорукость». – М.: ИИК «Российская газета», 2009. – 239 с.

3) Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. «Современный экономический словарь». – М.: «ИНФРА-М», 2006. – 495 с.