

Осипов Виктор Алексеевич

Osipov Viktor Alekseevich

кафедра мировой экономики и экономической теории Владивостокского государственного университета экономики и сервиса
Department of World Economy and Economic Theory, Vladivostok State University of Economics and Services
Профессор/professor
доктор экон.наук,
E-Mail: Viktor.Osipov@vvsu.ru

Жилина Лилия Николаевна

Zhilina Liliya Nikolaevna

кафедра мировой экономики и экономической теории Владивостокского государственного университета экономики и сервиса
Department of World Economy and Economic Theory, Vladivostok State University of Economics and Services
доцент/associate professor
E-Mail: liliya.zhilina@vvsu.ru

Комиссарова Валерия Вячеславовна

Komissarova Valeriya Vyacheslavovna

кафедра мировой экономики и экономической теории Владивостокского государственного университета экономики и сервиса
Department of World Economy and Economic Theory, Vladivostok State University of Economics and Services
старший преподаватель/assistant professor
E-Mail: valeriya.komissarova@vvsu.ru

08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством

Генезис систем управления судостроительным и судоремонтным производством России

Genesis of governance systems of ship-building industry in Russia

Аннотация: Состояние судостроения отражает уровень научно-технического потенциала страны. Во все исторические периоды судостроение России зависело от иностранных технологий и от импорта судового оборудования. С начала возникновения отрасли государство было крупным владельцем активов, определяло стратегию развития и осуществляло контрольные функции. В дореволюционной России наряду с государственными развивались частные судостроительные компании, основанные при участии банковского капитала, в том числе иностранного. В советский период государственные реформы управления во многом сводились к изменению ведомственной подчиненности предприятий отрасли. В первый постсоветский период разрушение системы управления привело к кризису отрасли. В течение последних нескольких лет создается новая парадигма управления отраслью.

The Abstract: Quality of development of shipbuilding reflects a level of scientific and technical development of a country. During all historical periods the shipbuilding of Russia depended on foreign technologies and import of ship equipment. Since the beginning of the industry the state has been the large owner of assets, was defining a strategy of development and carrying out the control functions. In pre-revolutionary Russia private shipbuilding companies had been founded with participation of banking capital including foreign capital. During the Soviet period the state administration reforms had been mainly directed on changing of institutional subordination of the industry enterprises. During the beginning of 90-s the destruction of governance system led to crisis in the industry. Within the last several years the new governmental paradigm in the industry is being created.

Ключевые слова: Генезис, судостроение, судоремонт, управление, отрасль.

Keywords: Genesis, shipbuilding, ship repairing, governance, industry.

Судостроительная промышленность, являясь одной из важнейших отраслей народного хозяйства и обладая научно-техническим и производственным потенциалом, оказывает решающее влияние на многие смежные отрасли, на экономику страны в целом, на её обороноспособность и политическое положение в мире. Состояние судостроения отражает уровень научно-технического потенциала страны, аккумулируя в своей продукции достижения металлургии, машиностроения, электроники и новейших технологий.

Исторически отечественное судостроение развивалось исходя из потребностей судовладельцев. Начиная с Петровской эпохи главным судовладельцем в России было государство. Тогда появилась потребность в массовом строительстве сложных кораблей и судов для государственных нужд. Были построены несколько крупных верфей, на которых строились корабли разных классов для российского флота. Управление этими предприятиями было в основном централизованным и осуществлялось законодательно под контролем государственных органов. Крупнейшим предприятием стало Главное Адмиралтейство в Санкт-Петербурге, заложенное по инициативе Петра I.

Первыми в России учреждениями, ведавшими морским делом, были два Приказа – воинского морского флота и адмиралтейских дел, которые располагались в Москве (1698–1700 гг.) [1]. В 1712 г. в Петербурге была образована Военная морского флота канцелярия – независимо от московского Приказа адмиралтейских дел, переименованного в Московскую административную контору. Последняя стала заниматься лишь хозяйственными делами. В 1718 г. в связи с появлением коллегий, заменивших приказы, была учреждена Адмиралтейская коллегия, подчинявшаяся Сенату.

Управление судостроительным и судоремонтным производствами изначально было централизованным и осуществлялось в государственных интересах. Большинство государственных судостроительных и сопутствующих заводов возникли преимущественно в 1860-х годах, когда правительство, стремясь к независимости в деле сооружения и вооружения флота, задалось целью создать в России все необходимые для этого отрасли заводского производства. Во главе русского флота и Морского ведомства с 1856 г. стоял генерал-адмирал, которого назначал император из членов императорской фамилии. Ближайшим помощником генерал-адмирала являлся управляющий Морским ведомством. Однако все важнейшие дела и приказы по флоту утверждал император лично. В состав Морского ведомства входило, кроме других подразделений, Главное управление кораблестроения и снабжения флота (ГУКиС), Морской технический комитет (МТК). Учреждения, которое занималось бы разработкой долгосрочных судостроительных программ и оперативно-тактических заданий на строительство кораблей.

В середине XIX в. в России возник ряд крупнейших судостроительных заводов: Балтийский, Сормовский, Ижорский, Кронштадский, Севастопольский, Николаевский (Черное Море). Вместе с уже существовавшими петербургскими предприятиями («Галерный островок», Новое Адмиралтейство, Охтинская верфь и др.) Они составили индустриальную основу кораблестроения в России того времени.

В период расцвета финансового капитала в России немалое влияние на развитие судостроительной промышленности стали оказывать банки. Из пяти крупнейших русских судостроительных обществ с общим капиталом около 40 млн. руб., четыре (с капиталом в 35 млн. руб.) были основаны при участии банков, в том числе иностранных. Однако, несмотря на усиленное развитие судостроения, Россия по-прежнему оставалась крупным покупателем судов и особенно судовых механизмов, а также крупным фрахтователем иностранного топлива для перевозки экспортно-импортных товаров.

Развитие судостроительной промышленности в России носило несколько односторонний характер. При расширении судостроительных предприятий сооружались мощности для изготовления корпусов судов. Главные машины, вспомогательные механизмы, котлы и приборы долгое время приходилось заказывать за границей. Отсутствие достаточного развития специального судового машиностроения влияло на структуру и темпы производства судостроительных предприятий в России.

В начале XX в. в России насчитывалось 26 относительно крупных казенных и частных судостроительных заводов, занимавшихся преимущественно военным кораблестроением. Почти все частные заводы затем перешли в ведение Морского министерства. В годы, предшествовавшие первой мировой войне, наблюдалось интенсивное развитие русского военного кораблестроения. Появляется новый, более рациональный тип судостроительного предприятия – судостроительные верфи – с разделением труда, специализирующиеся на постройке корпуса корабля, монтаже механизмов и судовых устройств и работающие на основе кооперирования с другими предприятиями: Путиловская верфь в Санкт-Петербурге, «Руссуд» в Николаеве.

С начала XX в. правительство стало активней стимулировать отечественное судостроение, т.к. все больший вес на судостроительной арене России стали приобретать иностранные компании, иностранный капитал и импорт судов из-за границы. До революции управление судостроительным и судоремонтным производством происходило в основном через Морской технический комитет морского министерства, который осуществлял техническую сторону кораблестроения и высшее наблюдение за работами, производимыми на судах, в портах и на заводах - по существу он выполнял функции министерства судостроения России.

В советское время управление судостроением в целом осуществлялось по ведомственному признаку. Подчиненность и названия ведомств менялись неоднократно. После Октябрьской революции судостроение управлялось сначала Наркоматом по морским делам, затем Центральным правлением военно-морских заводов и Управлением военной и военно-морской промышленности ПСНХ. В конце 1921 г. в составе Главного управления машиностроения и металлообработки ВСНХ СССР был образован Ленинградский государственный всесоюзный судостроительный трест (Судотрест). В его состав вошли Невский судостроительный и механический завод им. Ленина, завод речного судостроения, Северная и Усть-Ижорская верфи, завод «Вперед». В 1924 г. тресту был подчинен Балтийский завод и его Адмиралтейское отделение. Трест имел отделения в городах Москве и Харькове. В феврале 1925 г. трест перешел в ведение Главного управления металлической промышленности ВСНХ СССР, а в июне 1928 г. – в ведение Главного управления машиностроения и металлообработки ВСНХ СССР. В начале 1930 г. на базе Судотреста было создано Государственное всесоюзное объединение морского судостроения (Союзверфь), вошедшее в состав Наркомата тяжелой промышленности

СССР. В 1933 г. Союзверфь было преобразовано в Главное управление судостроительной промышленности (ГУСП). Ведомственную подчиненность ГУСП сменил в декабре 1936 г., когда Наркомат тяжелой промышленности был преобразован в Наркомат оборонной промышленности. Уже к 1935 году все основные кораблестроительные заводы страны были переведены на строительство боевых кораблей. В январе 1939г. Наркомат оборонной промышленности был разделён на четыре наркомата – Наркомат авиационной промышленности, Наркомат судостроительной промышленности, Наркомат вооружения и Наркомат боеприпасов. Наркомат судостроения неофициально именовался Наркоматом подводных лодок. Так, например, в сентябре 1939 года СССР имел 165 подводных лодок, строительство которых преимущественно осуществлялось с использованием американских технологий. В марте 1946г. Наркомат судостроительной промышленности был преобразован в Министерство судостроительной промышленности СССР. В 1953 г. МСП было объединено с Министерством тяжелого машиностроения СССР, Министерством транспортного машиностроения СССР и Министерством строительного и дорожного машиностроения СССР в одно – Министерство транспортного и тяжелого машиностроения СССР. МСП было вновь образовано в апреле 1954 года при разделении Министерства транспортного и тяжелого машиностроения СССР [2].

С 1957 г. по инициативе Н.С. Хрущева стала проводиться реформа органов управления, суть которой заключалась в переходе управления промышленностью и строительством от отраслевого (через министерства и ведомства) к территориальному принципу. В каждом экономическом административном районе был образован Совет народного хозяйства (Совнархоз), подчинявшийся непосредственно Совету Министров союзной республики. Тем самым резко ограничивались возможности вмешательства местного партийного аппарата в хозяйственную деятельность. Ограничивался объем его реальных властных полномочий. Было создано 105 совнархозов взамен упраздненным (141) министерствам. При этом Госплан СССР отвечал за проведение единой централизованной политики, разработку текущих и перспективных планов и контроль за соблюдением государственной дисциплины поставок продукции. Для обеспечения научно-технического руководства отраслями промышленности в 1957-1958 гг. при Совете Министров СССР был создан ряд государственных комитетов (по авиационной технике, судостроению, химии и др.) [3]. Создание совнархозов – региональных экономических правительств, с одной стороны, приводило к местничеству, некоторой автаркии производств, с другой стороны, стимулировало развитие обеспечивающих судостроение и судоремонт производств. После прихода к власти Л.И. Брежнева была возвращена система управления по министерствам, и в третий раз в марте 1965 г. на базе Государственного комитета по судостроению было организовано Министерство судостроительной промышленности. Упразднено оно было в ноябре 1991 года.

Следует отметить, что существенным недостатком организации отрасли было то, что судоремонт рассматривался как вспомогательное производство, что приводило к его техническому отставанию от судостроения.

В регионах России управление судостроительным и судоремонтным производством во многом определялось как политическими, так и экономико-географическими факторами. Исторически сложилось так, что на Дальнем Востоке России деятельность, связанная с воспроизводством флота, началась не с судостроения, а с ремонтных предприятий. Судоремонтное производство на Дальнем Востоке появилось в конце XIX века. В первые годы своего становления судоремонтное производство развивалось, главным образом, для обеспечения ремонта кораблей Сибирской флотилии (позднее - Российского Тихоокеанского военно-морского флота). Первая судоремонтная мастерская с кузницей была заложена уже в год основания (1860 г.) военного поста Владивосток. В 70-х годах на базе нескольких судоремонтных мастерских начал создаваться Дальневосточный механический казенный завод (в настоящее время Дальзавод). В 90-х годах во Владивостоке появились мастерские для ремонта гражданских судов,

со временем превратившиеся в судоремонтный завод Добровольного флота (впоследствии завод №2 Наркомфлота). В 1922 г. только эти владивостокские заводы составляли судоремонтную базу Дальнего Востока страны.

В 30-40-х годах закладывались и вводились в строй судостроительные заводы в бассейне р. Амур – в Комсомольске-на-Амуре, Николаевске-на-Амуре, Хабаровске. В Благовещенске в 1931 г. механический и машиностроительный завод был преобразован в Благовещенскую судостроительную верфь и получил крупный правительственный заказ на постройку нефтеналивных барж. В годы первых пятилеток началось интенсивное пополнение морского транспортного и рыбопромыслового флотов бассейна новыми судами отечественной и зарубежной постройки. Это вызывало необходимость строительства новых судоремонтных заводов в Советской Гавани, Магадане, Находке. Кроме ремонта судов Наркомрыбпрома, Наркомморфлота и других ведомств, заводы строили новые суда (катера, баржи, плашкоуты и т.д.), изготавливали запасные части и различную машиностроительную продукцию.

В послевоенные годы в связи с интенсивным хозяйственным освоением Тихоокеанского побережья Дальнего Востока, увеличения объемов морских перевозок, добычи рыбы и морепродуктов, значительно возросла и мощность судоремонтной базы региона. В 1946-1955 гг. были построены новые заводы во Владивостоке, Находке, бухте Гайдамак (пос. Ливадия). В течение последующих лет судоремонтные мощности вводились в городах Петропавловск-Камчатском, Холмске, Невельске, Охотске, пос. Преображение, бухте Славянка. При этом все судоремонтные предприятия рассматривались в качестве вспомогательного производства. Все ведомства имеющие флот (ВМФ, Министерство морского транспорта, Министерство рыбного хозяйства и др.) стремились иметь собственные судоремонтные предприятия. Основными центрами судоремонтной промышленности Дальнего Востока являются Владивосток, Находка, Петропавловск-Камчатский.

Для судоремонтных заводов (СРЗ) Дальнего Востока было характерно единичное и мелкосерийное производство, практически отсутствовала автоматизация технологических процессов. Преобладали СРЗ с универсальным, комплексным производством, включавшим цехи и участки, охватывавшие практически все стадии изготовления продукции. Слабо развита технологическая специализация и кооперация производства. Уровень кооперирования в целом по СРЗ Дальнего Востока никогда не превышал 10%. Особенно сдерживало развитие судоремонтного производства информационная разобщенность предприятий. Она обусловила развитие мелких производств на предприятиях и нерациональные производственные связи. Осуществление кооперированных поставок происходило, как правило, с большими трудностями, даже если они осуществлялись в пределах одного экономического района. Судостроение на СРЗ служило в качестве компенсирующей загрузки производственных мощностей в периоды резкого уменьшения постановки судов в ремонт. Между судоремонтом и судостроительной промышленностью производственные и информационные связи были развиты слабо, что сдерживало совершенствование структуры этих производств. Научные силы судостроительной промышленности региона были организованы в рамках своей отрасли и имели слабые связи с судоремонтными предприятиями.

Нельзя сказать, что в советское время не предпринимались усилия скоординировать научно-исследовательские, проектно-конструкторские и технологические работы в области судостроения и судоремонта. В этой деятельности большое внимание уделялось привлечению научных сил судостроения для разработок проблем, возникающих в судоремонтном производстве. Такое взаимодействие имело место в разработке основных направлений перспективного развития только судоремонтной базы, совершенствования межведомственной специализации и кооперирования производства. Однако координационные планы научно-исследовательских работ в большинстве своем не были доведены до практического приме-

ния по причине ведомственной разобщенности. Отсутствие согласованности в работе научных подразделений судостроения и судоремонта приводило к тому, что в конструкциях судов отечественной постройки не реализовались потенциальные преимущества стандартизации и унификации судов и судового оборудования.

Значительным шагом вперед стали разработанные в 80-х годах схемы межведомственной специализации и кооперирования судоремонтного производства на перспективу. В них судоремонтное производство рассматривалось как отдельная отрасль – объект управления. В рамках этих схем были определены базовые заводы по ремонту отдельных типов дизелей, компрессоров, винтов с регулируемым шагом в соответствии со специализированными мощностями цехов, участков. Была намечена специализация и кооперация производства запасных частей к дизелям зарубежной постройки, фланцев, отливок и других изделий. Однако эти схемы в большей части не были осуществлены вследствие преобладания ведомственных интересов и отсутствия концепции управляющей системы этих производств [4]. С методической точки зрения, эти разработки ценны тем, что в них предпринята попытка управлять судоремонтным производством как единым целым.

Логичным продолжением этой идеи совершенствования системы управления судоремонта на Дальнем Востоке была разработка концепции судоремонтного комплекса, которая была осуществлена в отделе экономики Дальневосточного научного центра АН СССР. На основе совершенствования специализации судоремонтного производства здесь было предложено создать судоремонтный комплекс предприятий. В составе этого комплекса должны были быть специализированные заводы – верфи, производящие минимальный объем машиностроительных работ. Основная программа – работы по корпусу судна, демонтаж и монтаж механизмов, оборудования, систем, наладка, регулировка и сдаточные испытания. Все остальные ремонтные работы выносились бы на заводы-смежники, где в условиях повышенной серийности производства затраты на ремонт, по расчетам авторов, снижались бы на 10-25 %. Некоторые работы по ремонту судна выполнялись бы предприятиями-контрагентами. Отдельные предприятия должны поставлять сменно-запасные части заводам-верфям, а также заводам-смежникам [5].

Предполагалось, что повышение эффективности судоремонтного комплекса осуществляется за счет высвобождения судоремонтных мощностей, вынесения части работ за пределы СРЗ на заводы-смежники, роста производительности труда вследствие концентрации однородной продукции и специализации предприятий. Главная причина того, почему данная концепция не получила поддержки специалистов – это резкое возрастание сложности организации управления судоремонтными предприятиями в условиях их территориальной разбросанности.

В настоящее время перед отечественным гражданским и военным судостроением стоят сложнейшие задачи, связанные как с дальнейшей модернизацией отрасли, так и с выводом продукции отечественного судостроения на внутренние и внешние рынки.

Последние несколько лет характеризовались значительными событиями, направленными на развитие судостроения в России.

Во-первых, была утверждена «Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и дальнейшую перспективу», основной целью которой явилось создание нового конкурентоспособного облика судостроительной промышленности на основе развития научно-технического потенциала, оптимизации производственных мощностей, модернизации и технического перевооружения, совершенствования нормативно-правовой базы для полного удовлетворения потребностей государства и бизнеса в современной продукции судостроения.

Во-вторых, была подготовлена и утверждена ФЦП «Развитие гражданской морской техники на период 2009-2016 годы», направленная на развитие отечественного научно-технического и проектного потенциала и создание условий для выпуска конкурентоспособной гражданской морской техники, обеспечивающей принципиальное изменение стратегической конкурентной позиции гражданского судостроения России и завоевание к 2016 году значительной доли мирового рынка продаж. Всего по Программе предусмотрено финансирование в объеме около 140 млрд руб., в том числе за счет средств федерального бюджета – 90 млрд руб., за счет средств внебюджетных источников – 50 млрд рублей.

В-третьих, в соответствии с Указом Президента РФ от 21 марта 2007 года сформировано ОАО «Объединенная судостроительная корпорация», включающее три территориальных субхолдинга (западный, северный и восточный). «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта» (ДЦСС) - дочернее предприятие этого холдинга. ДЦСС объединяет крупнейшие профильные предприятия региона и включает в себя судостроительные и судоремонтные заводы в Дальневосточном федеральном округе, в том числе на Камчатке, в Хабаровском и Приморском крае.

Сегодня ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» решает задачи государственной важности, связанные с сохранением и развитием научно-производственного потенциала оборонно-промышленного комплекса, и направляет свои усилия на концентрацию интеллектуальных, производственных и финансовых ресурсов при реализации проектов строительства судов и морской техники для освоения шельфа РФ. Он практически может рассматриваться как начальный этап формирования всероссийского министерства судостроения.

ЛИТЕРАТУРА

1. Манько А. В. Морское министерство: страницы истории /А.В.Манько // Морской флот. – 2008. – № 6. – С.11-14.
- 2.Центральный государственный архив Санкт-Петербурга. Путеводитель. Том 1. 2002. Судостроение. Режим доступа:
<http://guides.rusarchives.ru/browse/guidebook.html?bid=236&sid=799603>
- 3.Советский Союз в середине 1950 - начале 1960-х гг. Государственное и общественно-политическое развитие СССР в середине 1950 - начале 1960-х гг. Режим доступа:
<http://aleho.narod.ru/book2/ch21.htm>
- 4.Гладун В.И. Особенности генеральной схемы развития судоремонта // Методические вопросы исследования экономики океана. - Владивосток, 1978.
- 5.Неделько Ю.И., Коровин Б.В. Актуальные вопросы углубления специализации в судоремонтной промышленности Дальнего Востока // Вопросы экономики Дальнего Востока. - Владивосток, 1974. С. 12-24.

Рецензент: Ембулаев В.Н. профессор, доктор экон. наук, кафедра математики и моделирования Владивостокского государственного университета экономики и сервиса