

Погонев Сергей Викторович

Pogonev Sergey Viktorovich

Государственного университета –учебно-научно-производственного комплекса

State University-educational-scientifically-production complex

Аспирант / postgraduate student

E-Mail: pogonev.sergey@gmail.com

Бочарова Ирина Юрьевна

Bocharova Irina Yuryevna

ЛФ Государственного университета – учебно-научно-производственного комплекса

LF State University-educational-scientifically-production complex

доктор экономических наук, профессор кафедры экономики и менеджмента

doctor of economic Sciences, Professor of Economics and management

Доктор экономических наук

E-Mail: i-bocharova@yandex.ru

08.00.00- Экономические науки

Тенденции развития судостроения в условиях совершенствования корпоративного управления

**Tendencies of development of the shipbuilding industry in terms of improving
corporate governance**

Аннотация: Повышение уровня развития корпоративного управления можно рассматривать как один из значительных факторов способствующих повышению инвестиционной привлекательности судостроительных компаний. Уровень качества корпоративного управления влияет на четкость принятия решений о возможности капиталовложений в судостроительную компанию, является характеристикой определения ее капитализации.

The Abstract: Enhancing the development of corporate governance can be regarded as one of the significant factors facilitating the increase of the investment attractiveness of shipbuilding companies. The level of quality of corporate governance affects the clarity of decision-making about the possibility of investment in shipbuilding company, is a characteristic of a definition of its capitalization.

Ключевые слова: Судостроение, отраслевой рынок, судостроительные компании, корпоративное управление.

Keywords: Shipbuilding, industrial market, shipbuilding companies, corporate governance.

В условиях конкуренции эффективное корпоративное управление улучшает репутацию компании, тем самым, облегчая доступ на рынки капиталов. Как показывает хозяйственная практика, доверие к компании определяется существующими механизмами реализации прав и обеспечения интересов акционеров. Прозрачность и результативность данных механизмов повышает предсказуемость действий органов управления судостроительной компании, способствуя возможности влияния на них акционеров[3].

В настоящее время на пути развития судостроительной отрасли России стоят трудные

задачи, некоторые из них решает государство путем создания ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОАО «ОСК»), и утверждением различных государственных программ развития, в частности «Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2020 г. и на дальнейшую перспективу». В соответствии со «Стратегией развития судостроительной промышленности на период до 2020 г. и на дальнейшую перспективу» важной и приоритетной задачей развития судостроения в России в перспективе является организация нескольких центров компетенций, учитывая специфические особенности и задачи выполнения государственных заказов [1]:

- Западный центр судостроения – предусматривающий приоритет строительства транспортных судов, в основном ледового класса;
- Северный центр судостроения и судоремонта – основным направлением является строительство средств, которые направлены на освоение континентального шельфа, а также строительство и ремонт АПЛ для ВМФ;
- Дальневосточный центр судостроения и судоремонта – приоритетным направлением является обеспечение продукцией гражданского судоходства и строительство средств позволяющих осваивать шельф, а также сохранение возможностей строительства и ремонта кораблей Тихоокеанского флота[1].

Однако на российском рынке судостроения присутствуют такие сегменты рынка, которые не занимаются выполнением государственного оборонного заказа и не входят в центры компетентности. К такому сегменту относится Каспийский рынок судостроения, включающий в себя предприятия Астраханской области, основной направленностью работы которых является выпуск судов речного и смешанного типов плавания, а также средств, выполнение работ по обеспечению заказчиков средствами освоения шельфа Каспия. Вопрос обеспечения конкурентоспособности предприятий относящихся к региональному сегменту рынка судостроения и судоремонта является актуальным, требующим реализации [1].

На протяжении 20 лет формирования рыночной экономики в России судостроительный рынок подвергся значительным спадам объемов производства в сравнении с другими отраслями промышленности. В настоящее время Россия на рынке мирового гражданского судостроения уступает позиции не только лидерам – Японии, Корее и Тайваню, но и Хорватии, Украине, Вьетнаму. Россия занимает сейчас менее 0,5 % от мирового рынка судостроения.

Такое состояние российского судостроения зависит от множества факторов, которые оказывают отрицательное воздействие на этот отраслевой рынок:

- снижение платежеспособного спроса, что влечет, неустойчивость объема производства, который находится в зависимости от количества заказов, размещаемых в компании; удорожание постройки судов по причине завышенных кредитных процентов, НДС и высоких таможенных пошлин на импортное оборудование;
- устаревшее оборудование, приводящее к значительной материалоемкости и ресурсоемкости;
- устаревшие разработки, что ведет к снижению конкурентных позиций судостроения России на мировом уровне;
- низкий технологический уровень, что приводит к следующим последствиям: увеличению удельной отраслевой трудоемкости в 3-5 раз по сравнению с зарубежной и продолжительности постройки судна в 2-2,5 раза дольше ведущих участников судостроительного рынка;

- кадровый фактор, проявляется в том, что молодой персонал не успевает перенять опыт наставников; чередование приема рабочих в период стапельной сборки судна, погрузки и монтажа судового оборудования и их увольнение в период выполнения достроечных работ и проведения испытаний[1].

Важным фактором, существенно снижающим уровень конкурентоспособности судостроительных компаний, является низкий уровень качества выпускаемой продукции. Это связано с тем, что на отечественных верфях практически не используются высокотехнологичные способы воздействия на металл, роботизация и автоматизация процессов сварочно-сборочных мероприятий, применение лазерной резки, электронно-лучевой сварки, сварки ТВЧ. Современные условия экономического развития предопределили существенные изменения в функционировании судостроительных и судоремонтных предприятий, к числу которых относят: переход от системы госзаказа к договорной системе, повышение эффективности использования материально-технической базы, снижение серийности постройки судов, совершенствование корпоративного управления судостроительных компаний.

Одной из основных проблем российского судостроения в настоящее время являются подходы к финансированию строительства судов. Имеющаяся система финансового обеспечения постройки судна ставит российские судостроительные предприятия, по сравнению с зарубежными судостроителями, в худшие условия (табл.) [1].

Таблица

**Сравнительный анализ условий финансирования строительства судов
на российских и зарубежных верфях**

Параметры	Россия	Зарубежные страны с развитым судостроением
процентная ставка по кредиту	более 10%	менее 8%
срок погашения кредита	до 6 лет	более 10 лет
дотации	не применяются	до 30% цены
налоги и пошлины	около 25% цены	до 12 % цены
необходимый объем собственных средств	в размере 35-50% стоимости	от 20% цены

При строительстве речного судна получение кредита на приемлемых условиях невозможно в связи с отсутствием многолетнего фрахтового договора, свидетельствующего об окупаемости судна, в связи с длительным сроком окупаемости речных судов из-за сезонной направленности их работы.

Российские судостроительные компании располагают суммой аванса на строительство судна в размере 20-25% стоимости судна. Оставшиеся затраты в размере 80-85% предприятие должно само изыскивать путем кредитования. Данная операция в российских банках стоит от 12 до 14 %, это приводит к увеличению стоимости строительства судна на 6-8% по сравнению с иностранными производителями.

Для поддержания, развития, а также совершенствования судостроения и повышения конкурентоспособности компаний данного сегмента рынка на мировом уровне, в России разрабатываются следующие мероприятия: создание ОАО «Объединенная судостроительная корпорация»[2]; разработка и утверждение «Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2020 г. и на дальнейшую перспективу»[2]; принятие Федеральной целевой программы «Развитие гражданской морской техники» на 2009-2016 гг. Утверждена постановлением Правительства РФ от 21 февраля 2008 г. № 103 и т.п.

Дальнейшее развитие российского судостроения основывается на применении эффективных методов корпоративного управления компаний, обеспечивающих синергетический эффект их развития. Эффективное корпоративное управление повышает инвестиционную привлекательность компании, облегчает доступ к рынкам капитала, привлекает долгосрочных инвесторов, увеличивает рыночную стоимость компании, рационализирует бизнес-процессы, снижает затраты на привлечение капитала и др. Качество корпоративного управления компаний оказывает и существенное влияние на экономическое развитие государства, способствуя развитию финансовых рынков, стимулированию экономического роста, модернизации экономики.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бочарова И.Ю., Погонев С.В. Конкурентоспособность судостроительных компаний: монография – Орел: ФГБОУ ВПО «Госуниверситет – УНПК», 2013. – 214 с.
2. Приказ Минпромэнерго России от 6 сентября 2007 года № 354 «Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2020 г. и на дальнейшую перспективу»
3. Рыманов А.Ю. Развитие теории корпоративного управления // Вестник Института экономики РАН. – 2012. – № 5. – С. 182-185.

Рецензент: Головина Т.А. д.э.н. доцент кафедры "Экономика и менеджмент" ФГБОУ ВПО "Госуниверситет-УНПК".