

В. М. КУТИН

**СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА
В СФЕРЕ СУДОРЕМОНТА МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ**

Мурманск

2012

УДК 338.22:629.5 (470.21)

ББК 65.305.424.4

К-95

Научный редактор:

А. Г. Столбов, д-р экон. наук, профессор

Рецензенты:

И. В. Чистов, д-р экон. наук, профессор, заслуженный деятель науки РФ;

С. Е. Закутнев, д-р экон. наук, доцент

К-95 Кутин, В. М. Становление и развитие предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области / В. М. Кутин. – Мурманск : Изд-во МГТУ, 2012. – 140 с.

ISBN 978-5-86185-687-4

В монографии рассмотрены виды и сущность предпринимательства, исследованы основные организационно-правовые формы современной предпринимательской деятельности в сфере судоремонта и выявлены особенности функционирования хозяйствующих субъектов. В целях определения проблем в развитии предпринимательства в сфере ремонта кораблей и судов в Мурманской области проведён анализ функционирования различных форм предпринимательской деятельности. Сформулированы перспективные направления развития предпринимательства в сфере судоремонта.

Работа может быть полезна руководителям судоремонтных предприятий, а также студентам, аспирантам и преподавателям экономических специальностей.

Монография подготовлена в Мурманском государственном техническом университете.

ISBN 978-5-86185-687-4

© В. М. Кутин, 2012

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
Глава 1. Теоретические аспекты развития предпринимательства в сфере судоремонта	8
1.1. Становление, виды и сущность предпринимательства	8
1.2. Основные организационно-правовые формы современного предпринимательства в сфере судоремонта.....	21
1.3. Особенности функционирования предпринимательских структур в сфере судоремонта Мурманской области.....	34
Глава 2. Анализ и оценка функционирования различных форм предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области.....	45
2.1. Становление предпринимательских структур в сфере судоремонта Мурманской области.....	45
2.2. Оценка функционирования различных форм предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области.....	59
2.3. Проблемы развития предпринимательства в сфере судоремонта.....	69
Глава 3. Развитие предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области.....	78
3.1. Основные направления развития предпринимательства в условиях модернизации экономики России.....	78
3.2. Перспективы развития предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области.....	88
3.3. Кластерная политика развития предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области.....	98
Заключение.....	108
Список использованных источников.....	110

Приложение 1. Структура военного заказа и оценка загрузки судостроительных и судоремонтных предприятий на 2007-2010 годы заказами по военному кораблестроению.....	125
Приложение 2. Краткая историческая справка о зарождении и развитии судоремонта в России (с древних времён и до 1991 года).....	126
Приложение 3. Структура товарного выпуска продукции судостроительной промышленности России.....	131
Приложение 4. Сравнительная характеристика состава Военно-Морского Флота России к началу 1990 года и 2011 года.....	132
Приложение 5. Динамика общей численности субъектов предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области за период с 1990 по 2011 гг.....	133
Приложение 6. Динамика численности субъектов предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области в зависимости от объёмов оборота и количества работников за период с 1990 по 2011 гг.....	134
Приложение 7. Перечень основных направлений развития экономической морской деятельности	135
Приложение 8. Динамика среднесписочной численности работников в сфере судоремонта Мурманской области за 1991, 1995, 2001 – 2010 гг.....	136
Приложение 9. Численность и средний размер заработной платы сотрудников АУА ОАО «Судоремонтный завод «Нерпа».....	137
Приложение 10. Численность и средний размер заработной платы сотрудников АУА ОАО «10 судоремонтный завод».....	138
Приложение 11. Численность и средний размер заработной платы сотрудников АУА ОАО «35 судоремонтный завод».....	139
Приложение 12. Численность и средний размер заработной платы сотрудников АУА ОАО «82 судоремонтный завод».....	140

ВВЕДЕНИЕ

Рыночные преобразования, изменение форм собственности в сфере ремонта кораблей и судов привели к сокращению объёмов производства отрасли, появлению различных по типу, технологиям и размерам субъектов судоремонтного производства. Одним из значимых направлений процесса реформирования этого вида экономической деятельности явилось становление и развитие малых и средних форм предпринимательства. Цель реформ заключалась в повышении эффективности отрасли на основе специализации, кооперации, а также становления и развития различных форм предпринимательства в сфере судоремонта.

Вместе с тем, до настоящего времени желаемые результаты достигнуты не были. Эффективность предпринимательской деятельности в сфере ремонта кораблей и судов зависит от многих факторов, в том числе от организации качественного взаимодействия субъектов предпринимательства различных масштабов хозяйствования, организационно-правовых форм, специализации, кооперации, интеграции производственного процесса и оптимизации структуры судоремонтного бизнеса.

В этой связи в условиях проводимой модернизации экономики России актуальной выступает задача формирования условий и направлений успешной деятельности хозяйствующих субъектов судоремонта.

Целью исследования является углубленное экономическое исследование процессов становления и развития предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области и разработка рекомендаций по совершенствованию функционирования различных предпринимательских структур.

Для достижения цели в исследовании **решаются следующие задачи:**

– исследовать процесс становления предпринимательской деятельности, рассмотреть виды и сущность предпринимательства;

– исследовать основные организационно-правовые формы современного предпринимательства в сфере судоремонта и выявить особенности функционирования предпринимательских структур в сфере судоремонта Мурманской области;

– на основе анализа функционирования различных форм предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области рассмотреть процесс становления судоремонтных предпринимательских структур;

– выполнить оценку функционирования различных форм предпринимательства для выявления проблем развития предпринимательской деятельности в сфере судоремонта;

– исследовать процессы совершенствования предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области для определения основных направлений развития судоремонтной предпринимательской деятельности в условиях модернизации экономики России;

– определить перспективы развития предпринимательства в сфере судоремонта в стратегии регионального развития.

Объектом исследования являются предпринимательские структуры сферы судоремонта различных форм и масштабов хозяйствования, функционирующие в Мурманской области.

Предметом исследования являются теоретические, методические и практические вопросы функционирования судоремонтных предприятий различных форм и масштабов деятельности в условиях модернизации экономики России.

Степень разработанности проблемы. Исследования развития и экономической сущности предпринимательства представлены в трудах зарубежных и отечественных учёных Агеева А.И., Бусыгина А.В., Власовой В.М., Галагана А.А., Горенбургова М.А., Горфинкеля В.Я., Друкера П., Игнатьева А.М., Кантильона Р., Кларка Дж.Б., Крутика А.Б., Куракова В.Л., Лапусты М.Г., Маршалла А., Муравьёва А.И., Павлова Р.П., Поляка Г.Б., Райзберга

Б.А., Риккардо Д., Смита А., Соболева А.И., Швандара В.А., Шумпетера Й. и других.

Основой методологии развития предпринимательских структур в сфере судоремонта являются фундаментальные научные исследования Войтоловского Г.К., Ермакова А.П., Клячко Л.М., Матвиенко П.М., Пролыгина В.И., Рабиновича Ю.И., а также работы в области реализации кластерных стратегий (Викстед Б., Гужов В.В., Ильинский А.А., Мнацаканян О.С., Портер М., Хансен А., Цихан Т.В.)

Вместе с тем, реальная действительность современного ремонта кораблей и судов определяет потребность исследований социально-экономической сущности и роли предпринимательства в воспроизводственном процессе, его форм и функций в системе судоремонтного производства. Требуют научного обоснования кластерные сценарии развития предпринимательства в сфере судоремонта.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В СФЕРЕ СУДОРЕМОНТА

1.1. Становление, виды и сущность предпринимательства

Морское хозяйство прибрежных территорий – это одна из жизненно важных составляющих российской экономики и сложная производственно-хозяйственная система, основная задача которой состоит в производстве продукции, работ, услуг, а также удовлетворении потребностей общества. Материальным воплощением морского хозяйства является морехозяйственный комплекс, структура которого включает в себя следующие основные составляющие: флотская инфраструктура (научно-исследовательские суда (гидрографические и др.), вспомогательные суда (сухогрузные транспортные, наливные (танкеры, водолеи) и др.) и специализированные суда (плавучие мастерские, ледокольные, лоцмейстерские и др.)); прибрежно-портовая инфраструктура (представляет собой совокупность системы базирования и терминалов флота, предприятий судоремонта и социального обеспечения плавсостава); Военно-Морской Флот и органы морской пограничной охраны; торговый и гражданский морской флот; рыбное хозяйство (включает в себя рыбопромысловый флот и предприятия рыбной промышленности); система комплексов – топливно-энергетический (комплексы разведки и освоения топливных ресурсов, а также освоения технологий выработки электрической энергии) и минерально-сырьевой (комплекс разведки и освоения углеводородного сырья и других минеральных ресурсов) [98].

Морские экономические интересы России и развитие бизнеса в морском хозяйстве прибрежных территорий требуют от предпринимателей перехода их деятельности на качественно новый уровень, освоения новых профессий, получения новых знаний. Предстоящие геологоразведка, промышленное освоение морских районов и дополнительное развитие новых транспортных коридоров, будут способствовать активному внедрению инновационных раз-

работок на предприятиях судоремонта, системах базирования и терминалах флотов и других составляющих морехозяйственного комплекса, что позволит достичь выполнения возложенных на морское хозяйство задач [99] и в обстановке жёсткой конкуренции создать наиболее благоприятные условия для экономического развития хозяйствующих субъектов, целью функционирования которых является извлечение прибыли.

Процесс зарождения предпринимательства в морском хозяйстве берёт своё начало со Средних веков. В зоне порта и в далёкие времена старались разместиться ремесленники и торговцы. Одни – изготавливали орудия труда, одежду и оружие для морской деятельности. Другие – торговали, пользуясь тем, что в морском порту сходились многие морские пути, и можно было реализовать возможности международного разделения труда.

С течением времени в период становления и развития капитализма предпринимательская деятельность расширялась и переходила на качественно новый уровень. Создавались угольные копи, суконные мануфактуры, позднее к ним присоединились предприятия машиностроения, переработки сельскохозяйственной продукции и, конечно, судоремонта, металлургии, а ещё позже – современные бизнес структуры нефтеперерабатывающей, нефтехимической и других отраслей. В итоге, морские порты становились крупными предпринимательскими, культурно-административными центрами, а в ряде стран – столицами своих государств (Лондон, Токио, Марсель, Шанхай, наши отечественные города Мурманск, Владивосток, Новороссийск, Находка и другие) [125, с.107-108].

Появившаяся в середине XVI века в международной экономической морской деятельности акционерная форма хозяйствования позволила создать такие динамично развивающиеся предпринимательские структуры как английская торговая компания для торговли с Россией (1554 год), английская Ост-Индийская торговая компания (1600 год), голландская Ост-Индийская компания (1602 год), Компания Гудзонова залива (1670 год).

Проникая в различные отрасли экономики, акционерная форма организации бизнеса способствовала основанию на акционерных началах Английского банка (1694 год) и Банка Шотландии (1695 год). В этот же период времени с развитием средних и крупных фирм, предпринимательские функции разделились по специализированным направлениям. Над финансистами, юристами, технологами, конструкторами возвысился менеджер (управленец), сосредоточившийся на организации производства и руководстве персоналом.

В России зародившееся ещё в Киевской Руси предпринимательство получило стремительное развитие в период правления Петра Первого (1689-1725 г.г.) с подъёмом в горной, оружейной, судостроительной и других отраслей промышленности. В последующем, проведённая в 1861 году реформа, связанная с отменой крепостного права, положила начало переустройству в промышленности и к концу XIX века привела к формированию индустриальной базы предпринимательства.

В начале XX века в России акционерная форма организации предпринимательской деятельности стимулировала стартовавшие процессы монополизации фирм (крупные фирмы – «Продвагон», «Продуголь» и др.) и активного развития промышленного, аграрного, банковского и других секторов экономики. Однако, после революций 1917 года предпринимательская деятельность пошла на спад и к концу 20-х годов XX века была прекращена полностью. Возрождение предпринимательства в России началось в 90-е годы XX века после перестроечных реформ с развитием акционерных обществ, товариществ и иных форм предприятий.

Наука значительно отставала от постоянно эволюционирующей предпринимательской деятельности и только к началу XVIII века учёные-экономисты акцентировали внимание на такой области научных знаний как «предпринимательство». Именно в этот период появились первые научные исследования названной экономической категории.

Частная собственность, по мнению ряда основоположников теории предпринимательства, выступала фундаментом деятельности предприимчивого человека, стремления которого были направлены на получение прибыли в условиях, сопряжённых с риском. Вместе с тем, мнения учёных-экономистов не всегда сопровождались единодушием. Так, например, Адам Смит считал, что предприниматель является, прежде всего, собственником капитала, тогда как А.Маршалл и Ж.Бодо утверждали, что деятельность предпринимателя (собственника капитала) непременно должна сочетаться с деятельностью управленца, в руках которого находится бизнес. В подтверждение названного тезиса, в своих исследованиях французский экономист А.Маршалл обосновал потребность присоединения к таким факторам производства как капитал, земля и труд другого фактора – организации.

В целом историю развития научных знаний об экономической категории «предпринимательство» можно условно разделить на четыре этапа. Первый этап относится к началу XVIII века, когда внимание учёных-экономистов было сосредоточено на личностных качествах предпринимателя, несущего определённый риск, связанный с ведением им хозяйственной деятельности (А.Смит, Р.Кантильон). В 1803 году в своей книге «Трактат политической экономии» Ж.-Б.Сэй представил предпринимательскую деятельность как соединение (комбинирование) трёх факторов производства [87, с.9] (рис.1).

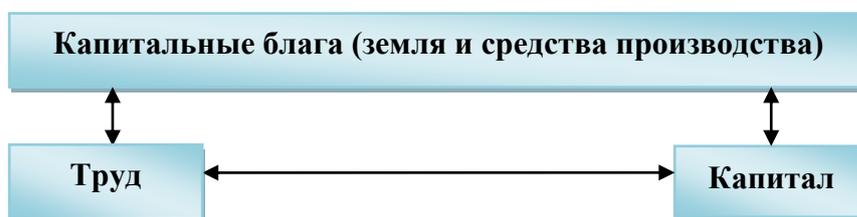


Рисунок 1 – Предпринимательство по мнению Ж.-Б.Сэя

Первый этап сопровождался утверждениями исследователей, что предприниматель, являясь обладателем опыта и знаний, играет важную роль в создании какого-либо продукта и выступает экономическим агентом, соединяющим (комбинирующим) классические факторы производства (Ж.-Б.Сэй), а предпринимательская деятельность – это необходимая составляющая рынка, обеспечивающая эффективность хозяйствования (Д.Рикардо). По мнению учёных [87, с.9, 13] (рис.2), предприниматель должен был обладать готовностью понести потери от взятого на себя риска, организаторскими способностями, умением планировать производство и создавать новые коммерческие идеи.

ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬ			
А.Смит	Ж.Бодо	Р.Кантильон	Ж.-Б.Сэй
Собственник, реализующий коммерческую идею посредством планирования и организации производства	Лицо, которое планирует, организует, контролирует и владеет предприятием, а также несёт ответственность за предпринимаемое дело	Человек, действующий в условиях риска, обладающий предвидением, устремлённый в будущее, стремящийся получить доход	Лицо, которое за свой счёт в условиях риска обязуется произвести какой-либо продукт

Рисунок 2 – Взгляды учёных-экономистов первого этапа на термин «предприниматель»

На рубеже XIX-XX веков творческо-поисковым, инновационным и продуктивным характером предпринимательства ознаменовался второй этап развития научных знаний об исследуемой экономической категории. Эволюции предпринимательской деятельности способствовало осознание значения и роли института предпринимательства. Новаторский тип экономического поведения принципиально отличался инновационной составляющей от иных консервативных шаблонных типов экономической деятельности и характеризовался нацеленностью на получение новых результатов.

А.Маршаллом и Дж.Б.Кларком была расширена структура предпринимательства путём добавления такого фактора как организация (рис.3).



Рисунок 3 – Предпринимательство по мнению А.Маршалла и Дж.Б.Кларка

Кроме того, американский экономист Ф.Уокер выдвинул тезис, согласно которому выручка от хозяйственной деятельности подлежала делению на части (прибыль предпринимателя, процент на капитал, земельную ренту и заработную плату работников), соответствующие факторам производства.

Также, в разработку теории предпринимательства внесли существенный вклад учёные-экономисты В.Зомбарт и Й.Шумпетер. В.Зомбарт, разделяя характеристику предпринимателя с научными деятелями первого этапа, детально изучил цели предпринимательской деятельности и выделил главные из них (стремление к процветанию и росту своего дела) и подчинённую (рост прибыли).

В свою очередь, Й.Шумпетер не только определил три новых психологических качества предпринимателя [123, с.14] (воля к победе, стремление к успеху, достигнутому в борьбе с соперниками и с самим собой; радость творчества, которую даёт самостоятельное ведение дел; потребность в господстве, власти, влиянии), но и обнаружил, что предприниматель является основной фигурой в экономическом развитии общества. Учёный считал, что в результате использования предпринимателем «новых комбинаций» факторов производства, появляются нововведения и инновационные разработки [123].

Таким образом, новая концепция сущности предпринимательской деятельности, по мнению Й.Шумпетера, состояла в комбинации различных видов ресурсов на новых началах и связана с осуществлением постоянного реформирования производственных, технологических и управленческих решений. Й.Шумпетер считал, что «... предпринимательство является универсальной общеэкономической функцией новой общественной формации и для его развития необходимы два основополагающих фактора: организационно-хозяйственное новаторство и экономическая свобода». Более того, Й.Шумпетер сделал вывод о том, что «в чистом виде предприниматель не является собственником..., так как ... покупает необходимые факторы производства за счёт кредита» [123].

В основу новой концепции инновационного предпринимательства [29, 28] легло «...осознание того факта, что выпускаемые изделия имеют индивидуальные характеристики, спрос на них вырос до такой степени, что образовалась «рыночная ниша», а новая техника делает возможным превращение сложных операций в научный процесс» (П.Друкер) [27].

В соответствии с традиционной же концепцией классического предпринимательства в качестве наиболее важной характеристики хозяйственной деятельности рассматривалась управленческая функция предпринимателя (по мнению В.Я.Горфинкеля классическое предпринимательство направлено на выявление резервов фирмы для повышения рентабельности, максимальную отдачу ресурсов и управление объёмами производства [86]).

Претерпело изменение и понятие «предприниматель» [87, с.13] (рис.4). В период развития кредитных отношений важной характеристикой личности успешного предпринимателя, наряду с традиционными чертами (личный риск, желание долго и упорно работать и т.д.), стала возможность того же самого человека, не обязательно являющегося собственником производства, эффективно управлять организацией (Й.Шумпетер).

ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬ		
П.Друкер	Ф.Уокер	Й.Шумпетер
Человек, использующий любую возможность с максимальной выгодой	Следует различать тех, кто представляет капитал и получает за это проценты, и тех, кто получает прибыль благодаря своим организаторским способностям	Новатор, который разрабатывает новые технологии

Рисунок 4 – Взгляды учёных-экономистов второго этапа на термин «предприниматель»

Начало третьему этапу развития научных знаний об экономической категории «предпринимательство» положили исследования, проведённые представителями неоавстрийской школы экономического анализа Л.Мизесом и Ф.Хайеком. В результате научных изысканий ими был сделан вывод о том, что «делом предпринимателя является не просто экспериментировать с новыми технологическими методами, а отобрать из множества возможных методов именно те, которые наиболее пригодны для снабжения самым дешёвым способом людей тем, в чем они в настоящий момент более всего нуждаются» [16, с.16].

В целом отличие третьего этапа от двух предыдущих состоит в концентрации внимания учёных на таких ключевых чертах личности предпринимателя как самостоятельность в процессе выбора и принятия им решений, а также его способностях управлять и своевременно реагировать на различные изменения в экономической обстановке и общественной жизни. Таким образом, исследования третьего этапа были сосредоточены на изучении социальной функции, выполняемой предпринимательством в экономике и обществе. При этом, предпринимателю отводилась роль «уравновешивающей» силы, то есть такого регулятора системы, который обеспечивал бы движение рынков к состоянию равновесия.

Современный период времени – это четвёртый этап развития научных знаний об экономической категории «предпринимательство», в котором произошла очередная эволюция этого понятия. Так, Р.Хизрич трактовал предпринимательство как процесс создания чего-то нового, что обладает стоимостью, а предпринимателем представлял человека, затрачивающего на это всё необходимое время и силы, берущего на себя весь финансовый, психологический и социальный риск, получающего в награду деньги и удовлетворение достигнутым [87, с.13].

Активное участие в развитии положений теории предпринимательства в течение последних лет наравне с зарубежными экономистами приняли и отечественные учёные А.Агеев, А.Аузан, А.Бусыгин, В.Власова [62,63 и др.], А.Игнатъев [35,36 и др.], А.Крутик [44,45,46 и др.], В.Кураков [47,48 и др.], М.Лапуста, А.Муравьёв [54,55 и др.], Б.Райзберг [95,96 и др.] и другие. Например, А.Аузан, подчеркнув в своём определении предпринимательства отдельные его аспекты, трактовал это понятие как «... экономическую форму реализации собственности и хозяйственной деятельности», носителем которой выступает реализующий свои права собственника индивид [5].

А.Агеев [1] в ходе своих научных исследований понятия «предпринимательство» выделил ряд ведущих признаков («включённость» в рыночные отношения; готовность рисковать, инициативность и творчество, способность преодолевать сопротивление среды; экономическая свобода и самостоятельность; владение капиталом; ориентация на извлечение прибыли; соединение и комбинирование факторов производства; особое управление производством; капитализация доходов), среди которых определил два самых необходимых: экономическая свобода и инновация [2, с.34].

М.Лапуста рассмотрел предпринимательство с точки зрения «... принципиально нового вида свободного экономического хозяйствования, базирующегося ... на умении находить и использовать идеи, воплощать их в конкретные проекты» [88].

Наиболее интересным с позиций нашего исследования представляется мнение А.Бусыгина, который, развивая основные положения учений зарубежных экономистов, определил предпринимательство как «... умение организовать свой бизнес и достаточно успешно осуществлять функции, связанные с ведением собственного дела» [10], считая при этом предпринимательство искусством деловой активности, средством реализации инициативы и способностей индивида в условиях экономической свободы.

В России существует законодательно закреплённое в Гражданском Кодексе Российской Федерации определение термина «предпринимательства» (предпринимательской деятельности) – это «самостоятельная, осуществляемая на свой риск деятельность, направленная на систематическое получение прибыли от пользования имуществом, продажи товаров, выполнения работ или оказания услуг лицами, зарегистрированными в качестве предпринимателя в установленном законом порядке» [111].

Плюрализм существующих трактовок исследуемого понятия позволяет выделить ряд существенных признаков предпринимательства (рис.5).



Рисунок 5 – Признаки предпринимательства

С учётом приведённых определений и рассмотренных признаков предпринимательской деятельности, можно заключить, что под экономической сущностью предпринимательства понимается множество отношений, определяемых свободой выбора форм и способов производства и возникающих между хозяйствующими субъектами рынка в рамках, закреплённых законодательством; способность быстро реагировать на изменения в рыночной среде и, в связи с этим, своевременно принимать адекватные и творческие решения; нововведения и инновационные разработки, применяемые в целях извлечения прибыли и удовлетворения потребностей потребителей в процессе осуществления хозяйственной деятельности на свой риск и под свою имущественную ответственность.

В России до начала 90-х годов XX века в условиях административно-командной системы преобладала государственная форма собственности. Она доминировала и в морском хозяйстве, несмотря на укрупнение и концентрацию производств в течение 60-х-80-х годов прошлого столетия. С вступлением в фазу перестроечных рыночных преобразований в различных отраслях экономики, в нашей стране начался процесс приватизации средств производства и разгосударствления собственности. Так предпринимательство стало новым экономическим явлением для России конца XX века. Фундаментом для становления и развития этого особого вида хозяйствования послужили достижения зарубежной теории и практики (например, [131,132,134,135,136 и др.]).

Предприниматели на протяжении длительного периода прогресса производительных сил доказывали, что их деятельность жизнеспособна и полезна для динамично развивающегося общества. С появлением рыночных отношений класс предприимчивых людей начал стихийно расти, на практике обосновывая механизмы и сущность нового способа производства. Лучшего применения нового мышления предпринимателям удалось добиться в Соединённых Штатах Америки, являющихся своеобразным эталоном развития

предпринимательских структур, где государство взяло на себя функцию охраны прав личности и собственности отдельного гражданина – собственника, издавая соответствующие нормативно-правовые акты.

Полученный в зарубежных развитых странах опыт проведенных рыночных реформ доказал статус предпринимательства как важнейшего фактора динамичного развития государства с рыночной экономикой. Подъем предпринимательской активности в последние годы обеспечил приток людских ресурсов в бизнес. Например, в Соединённых Штатах Америки к началу XXI века действовало более 25 миллионов предприятий, тогда как в 70-е годы XX века регистрировалось всего 220 тыс. фирм, а в 90-е годы XX века 600 тыс. фирм.

Стремительное развитие в США получили малые предприятия, дающие стране более 40% ВВП. Этот сектор экономики обеспечивает 41% всех продаж в стране и 55% инноваций. На долю малого бизнеса приходится 30% экспорта, 35% федеральных контрактов, 51% частного дела. При этом, за последние 20 лет банкротство малых предприятий сократилось до минимальных значений.

Аналогичный позитивный рост предпринимательства имеет место и в других странах. Так, в Германии на долю 3,3 млн. предприятий малого и среднего бизнеса, обеспечивающих обучение примерно 80% всех молодых специалистов страны и уплачивающих около 45% налогов с оборота, приходится 30% немецкого экспорта и почти 70% рабочих мест. [31,38,105].

Опыт развития предпринимательства, накопленный в последние годы, позволил в России проводить анализ достижений этого сектора экономики, не концентрируясь на его недостатках [59,103].

Созданные органами государственной власти условия для поддержки предпринимательской деятельности способствовали росту внутреннего валового продукта (далее по тексту ВВП) (таблица 1), численности занятых в

экономике (таблица 2) и предпринимательских структур (с 4417 тыс. в 2004 году до 4907 тыс. к 2010 году).

Таблица 1 – Динамика ВВП в России, млн. рублей

Год	2005	2006	2007	2008	2009
Объём ВВП	21609765,5	26917201,4	33247513,2	41428561,0	39100652,8

Примечание: источник – ФСГС Российской Федерации

Таблица 2 – Численность занятых в экономике России, тыс. человек

Год	2005	2006	2007	2008	2009
Численность	68603	69157	70814	70603	69362

Примечание: источник – ФСГС Российской Федерации

В настоящее время бизнес, крепнущий профессионально и отстаивающий свои права на дальнейшее развитие, стремительно продвигается вперёд, внося всевозрастающий вклад в экономику государства [60].

Необходимо отметить, что в начале XXI века в условиях внедрения в производство современных технологий, изменилась роль малого предпринимательства в инновационной сфере. Высокий уровень специализации производства, отсутствие потребности поддерживать выпуск устаревшей продукции и ряд других факторов, превратили субъектов малого бизнеса в разработчиков современных технологий, успешно конкурирующих с большими предприятиями.

В современной российской экономике крупные, средние и малые хозяйствующие субъекты можно классифицировать по различным основаниям. Многообразие правовых форм предприятий, закреплённое Гражданским Кодексом Российской Федерации, выступает основой эффективного функционирования экономики государства, так как создаёт предпосылки для здоровой конкуренции и способствует заполнению всех рыночных ниш.

1.2. Основные организационно-правовые формы современного предпринимательства в сфере судоремонта

Отличия в предпринимательской деятельности определили всё многообразие оснований классификации этой категории (рис.6).



Рисунок 6 – Классификация предпринимательской деятельности

Основной формой предпринимательской деятельности в России является частная собственность, эффективность которой зависит не только от взаимоотношений с другими формами собственности, но и от способности изменять свою организационно-правовую форму и структуру в зависимости от сложившейся рыночной конъюнктуры. В ноябре 2010 года в своём Послании Федеральному Собранию Российской Федерации на 2011 год Президент России заявил о приватизации крупных предприятий и изменении тем самым их организационно-правовых форм. По мнению Дмитрия Медведева «...главная цель приватизации – повысить эффективность этих компаний и привлечь в российскую экономику дополнительные инвестиции, причём серьёзные инвестиции, а доходы от приватизации использовать, прежде всего, на модернизацию нашей экономики...» [69].

Знание характеристик, особенностей и возможностей преобразования из одной организационно-правовой формы в другую помогает предпринимателям адаптироваться к рыночной среде, максимально использовать свои конкурентные преимущества, формируя тем самым корпоративный иммунитет [87, с.127].

Согласно российскому законодательству субъектами предпринимательства выступают индивидуальные предприниматели (далее по тексту ИП) и юридические лица. Индивидуальными предпринимателями являются граждане, осуществляющие предпринимательскую деятельность без образования юридического лица.

В соответствии с [111] юридическим лицом признаётся организация, которая имеет в собственности, хозяйственном ведении или оперативном управлении обособленное имущество и отвечает по своим обязательствам этим имуществом, может от своего имени приобретать и осуществлять имущественные и личные неимущественные права, нести обязанности, быть истцом и ответчиком в суде. То есть, для того, чтобы быть признанной юридическим лицом, организация должна обладать рядом признаков: способностью отвечать по обязательствам своим имуществом и действовать в имущественном обороте от своего имени; наличием обособленного имущества; возможностью быть истцом и ответчиком в суде.

В зависимости от целей экономической деятельности юридическими лицами могут быть организации, преследующие извлечение прибыли в качестве основной цели своей деятельности (коммерческие организации), либо не имеющие извлечение прибыли в качестве такой цели и не распределяющие полученную прибыль между участниками (некоммерческие организации) (рис.7).

Другим критерием классификации юридических лиц являются права учредителей (участников) либо имущественные либо в отношении юридических лиц – это обязательственные права (хозяйственные товарищества и об-

щества, производственные и потребительские кооперативы), вещные права (государственные и муниципальные предприятия, а также фирмы, финансируемые собственником учреждения) и отсутствие имущественных прав (общественные и религиозные организации, благотворительные и иные фонды, объединения юридических лиц).



Рисунок 7 – Классификация юридических лиц

Кроме того, в зависимости от организационно-правовой формы различают хозяйственные товарищества и общества, производственные и потребительские кооперативы, государственные и муниципальные предприятия, общественные и религиозные организации, учреждения, фонды и другие объединения юридических лиц (рис.7).

Хозяйственные товарищества и общества характеризуются наличием ряда общих и отличительных признаков (рис.8).

Хозяйственные товарищества создаются для осуществления предпринимательской деятельности в форме полного товарищества или товарище-

ства на вере (командитного товарищества). Это объединение лиц, действующее на основе учредительного договора, имеет как существенное преимущество в виде возможности привлечения дополнительного капитала, так и важный недостаток – равную материальную ответственность каждого участника независимо от размеров вклада.



Рисунок 8 – Признаки хозяйственных товариществ и обществ

Учредительный договор, подписываемый всеми участниками полного товарищества, содержит ряд обязательных реквизитов, в том числе фирменное наименование товарищества и его местонахождение, ответственность участников за нарушение обязанностей по внесению вкладов, являющихся

источником формирования имущества товарищества, объём и порядок управления капиталом товарищества и другие.

Участниками полного товарищества могут быть коммерческие организации и (или) индивидуальные предприниматели. Каждый из участников полного товарищества не может выступать в качестве полного товарища в товариществе на вере, либо быть участником другого полного товарищества. При этом, такие ограничения не исключают возможность выступать участником хозяйственных обществ и быть в качестве вкладчика в товариществе на вере.

В полном товариществе его участники распределяют между собой прибыль (убытки) в соответствии с размером долей в совместном капитале. По обязательствам полного товарищества его участники несут солидарную ответственность всем своим имуществом.

Товарищество на вере (коммандитное товарищество) состоит из двух групп участников. Первая группа – это полные товарищи, которые от имени товарищества осуществляют предпринимательскую деятельность и несут ответственность по обязательствам организации всем своим имуществом. Другая группа – это коммандитисты (участники-вкладчики), которые в предпринимательской деятельности и управлении деятельностью товарищества участия не принимают, вносят вклад в складочный капитал и в случае наличия прибыли – получают её часть, а в случае убытков – несут ответственность по обязательствам товарищества наравне с полными товарищами в пределах сумм внесённых ими вкладов. На коммандитное товарищество распространяются нормы законодательства, предусмотренные для полного товарищества.

В результате соглашения не менее двух граждан или юридических лиц в целях ведения хозяйственной деятельности могут создаваться общества – акционерные (денежные средства привлекаются путём выпуска ценных бумаг, ответственность участников общества наступает в пределах стоимости

принадлежащих им акций), с ограниченной ответственностью (участники общества несут ответственность в пределах стоимости внесённых ими вкладов), с дополнительной ответственностью (участники общества несут ответственность всем своим имуществом). Среди акционерных обществ (далее по тексту АО) различают открытые, когда участники могут отчуждать принадлежащие им акции без согласия других акционеров, и закрытые, в котором акции распределяются только среди учредителей общества или иного заранее определённого круга лиц.

Общество с ограниченной ответственностью (далее по тексту ООО) учреждается одним или несколькими участниками, которые несут ответственность в пределах стоимости своих вкладов и не отвечают по обязательствам общества. Для ведения бизнеса эта организационно-правовая форма обладает рядом преимуществ – минимальные требования к формированию капитала (размер уставного капитала составляет от 10 тысяч рублей), общество имеет право заниматься любым видом деятельности, не запрещённым законом и если это соответствует целям и предмету деятельности (определяются уставом) организации, вступление общества в гражданско-правовые отношения осуществляется в качестве самостоятельного лица без возложения по его обязательствам ответственности на участников.

Не обладая вещными правами на имущество юридического лица, участники общества с ограниченной ответственностью приобретают обязательственные права в отношении этого юридического лица. В уставном капитале общества каждый участник имеет определённую долю, которая предоставляет полномочия её обладателю по участию в управлении делами общества, распределению прибыли и в некоторых других случаях.

Деятельность общества с дополнительной ответственностью, включая учреждение общества и его уставного капитала, порядок управления обществом и оплаты долей в уставном капитале, а также другие вопросы, регулируется нормами гражданского законодательства, аналогичными для общества

с ограниченной ответственностью. Данная организационно-правовая форма предпринимательской деятельности предусматривает субсидиарную ответственность участников своим имуществом по обязательствам общества в одинаковом для всех кратном размере к стоимости их вкладов, определённом уставом общества. В случае банкротства одного из участников общества с дополнительной ответственностью, его ответственность по обязательствам подлежит распределению между другими участниками пропорционально их вкладам, если иной порядок не предусмотрен учредительным документом общества.

Добровольно созданное группой лиц предприятие на основе членства называется кооперативом. Кооператив признаётся производственным, если его целью является совместная производственная или иная хозяйственная деятельность (торговля, производство, переработка, выполнение работ, сбыт промышленной, сельскохозяйственной и иной продукции, бытовое обслуживание и оказание других услуг), основанная на объединении членами кооператива имущественных паевых взносов, а также на их личном трудовом и ином участии [115].

Производственный кооператив (далее по тексту ПК) – это коммерческая организация, обладающая общей правоспособностью, целью функционирования которой является извлечение прибыли. Этим он отличается от потребительского кооператива [113], являющегося некоммерческой организацией и созданного для удовлетворения материальных и иных потребностей участников, объединяющих имущественные паевые взносы. Полученные доходы от предпринимательской деятельности потребительского кооператива подлежат распределению между его членами.

В соответствии с Гражданским Кодексом Российской Федерации в форме унитарных предприятий могут быть созданы только государственные и муниципальные предприятия. К категории унитарных предприятий относятся коммерческие организации, не наделённые правом собственности на

закреплённое за ней собственником имущество. Названный хозяйствующий субъект несёт ответственность по своим обязательствам всем принадлежащим ему имуществом, которое является неделимым и не может быть распределено по вкладам (паям, долям), в том числе между работниками предприятия [112].

Имущество унитарного предприятия принадлежит ему на праве хозяйственного ведения (собственник не отвечает по обязательствам предприятия за исключением случаев, предусмотренных законодательством) или оперативного управления (собственник предприятия несёт субсидиарную ответственность по обязательствам предприятия при недостаточности его имущества), но находится в государственной или муниципальной собственности. Основные отличия этих видов предприятий состоят в целях создания хозяйствующих субъектов, потребности формирования уставного фонда (для унитарных предприятий, основанных на праве оперативного управления, то есть казённых, уставный фонд не требуется), ответственности собственника по обязательствам предприятия, распоряжении имуществом, порядке распределения доходов.

Передача по заключённому договору имущества от собственника унитарному предприятию в качестве вклада в уставный капитал является основанием приобретения имущества на праве хозяйственного ведения. Предприятие за счёт разрешённой уставом деятельности может приобретать имущество посредством покупки, создания новых вещей и в других случаях. Однако, владение имуществом на праве хозяйственного ведения не является основанием для признания права собственности за унитарным предприятием.

Требование к размеру уставного фонда для государственного унитарного предприятия (далее по тексту ГУП), основанного на праве хозяйственного ведения, составляет сумму, равную 5000-кратному минимальному размеру оплаты труда (далее по тексту МРОТ), для муниципального – не менее 1000 МРОТ. Решение о создании предприятия и утверждении его устава

принимает орган, уполномоченный управлять государственным или муниципальным имуществом.

К унитарным предприятиям, основанным на праве оперативного управления, относятся федеральные казённые предприятия, казённые предприятия субъекта Российской Федерации, муниципальные казённые предприятия. Учредительным документом казённого предприятия является устав, содержащий информацию о фирменном наименовании и местонахождении унитарного предприятия, его целях, предмете и видах деятельности, порядке распределения и использования доходов, а также иные, предусмотренные нормативно-правовыми актами сведения.

Добровольные объединения граждан, объединившиеся для удовлетворения духовных или иных нематериальных потребностей на основе общности их интересов, носят название общественных и религиозных организаций (объединений). Такие некоммерческие организации имеют право осуществлять предпринимательскую деятельность только для достижения целей, ради которых они созданы, и соответствующую этим целям, а их участники не сохраняют прав на переданное ими этим организациям в собственность имущество, включая членские взносы.

Для осуществления управленческих, социально-культурных, образовательных, спортивных или иных функций некоммерческого характера, собственником может быть создана некоммерческая организация – учреждение, права на имущество которого, как закреплённого за ним собственником, так и приобретённого учреждением, определяются в соответствии с действующим российским законодательством.

Эта организационно-правовая форма предпринимательства, занимающая в системе юридических лиц особое место, создаётся как гражданином или юридическим лицом (частные учреждения), так и Российской Федерацией, субъектом Федерации, муниципальным образованием (государственные или муниципальные учреждения).

Учредительным документом частного учреждения выступает устав, утверждаемый собственником имущества, а при совместном учредительстве – всеми собственниками. Деятельность такого учреждения и порядок его создания определяется соответствующим нормативно-правовым актом [114].

Государственные или муниципальные учреждения могут быть бюджетными или автономными. Деятельность бюджетного учреждения финансируется собственником его имущества, что обеспечивает основные потребности некоммерческой организации. Субсидии, бюджетные кредиты и права получать займы из различных источников, бюджетным учреждениям не предоставляются.

В соответствии с [117] деятельность автономных учреждений направлена на выполнение работ, оказание услуг в целях осуществления предусмотренных законодательством Российской Федерации полномочий органов государственной власти, полномочий органов местного самоуправления в сферах науки, образования, здравоохранения, культуры, социальной защиты, занятости населения, физической культуры и спорта, а также в иных сферах.

Автономное учреждение, независимое в достаточной степени от решений собственника имущества, имеет свой устав, утверждаемый его учредителем, осуществляющим финансирование организации только в той мере, в которой финансирование обеспечивает выполнение заданий согласно предусмотренной в уставе основной деятельности.

Учреждённая гражданами и (или) юридическими лицами на основе добровольных имущественных взносов некоммерческая организация признаётся фондом. Преследуя культурные, благотворительные, социальные или иные общественно полезные цели, фонд, имея в собственности переданное от учредителей имущество, не несёт ответственность по обязательствам своих учредителей, а учредители, соответственно, не отвечают по обязательствам созданного ими фонда.

В сфере судоремонта Мурманской области преобладающими являются такие организационно-правовые формы предпринимательства как хозяйственные общества (таблица 3).

Таблица 3 – Динамика общей численности предприятий и организаций в России и Мурманской области, включая хозяйствующие субъекты судоремонта

Регион, отрасль	По состоянию на 1.01.2005г.	По состоянию на 1.01.2008г.	По состоянию на 1.01.2009г.	По состоянию на 1.01.2010г.
Всего в РФ (тыс.),	4417	4674	4771	4907
в Мурманской обл., в т.ч.	20499	21618	23238	24497
предприятий судоремонта, в т.ч.	139	179	187	189

Приведённые данные показывают, что за последние семь лет в сфере судоремонта области произошёл рост удельного веса обществ с ограниченной ответственностью и акционерных обществ при снижении удельного веса других организационно-правовых форм хозяйствования (таблица 4). Данное обстоятельство объясняется проведением ряда структурных преобразований в бизнесе, где большинство хозяйствующих субъектов на протяжении последних 10-15 лет функционируют с убыточными балансами, загружая свои производственные мощности на 40-50%. Так, в целях сохранения и развития научно-производственного потенциала оборонно-промышленного комплекса, обеспечения безопасности и обороноспособности государства, концентрации интеллектуальных производственных и финансовых ресурсов при реализации проектов строительства кораблей и подводных лодок для Военно-Морского Флота, а также развития гражданского судостроения, освоения континентального шельфа и мирового рынка морских перевозок, Указом Президента Российской Федерации было учреждено открытое акционерное общество «Объединённая судостроительная корпорация» [110] (далее по тексту ОСК). Этим же указом осуществлялись преобразования, переименования

и реорганизации более 25 федеральных государственных унитарных предприятий (в том числе судоремонтных) в акционерные общества.

Таблица 4 – Сравнительный анализ состава и структуры организационно-правовых форм судоремонтных предприятий Мурманской области

Организационно-правовая форма предприятия	Количество, шт.		Удельный вес, %	
	2004г.	2011г.	2004г.	2011г.
Открытое акционерное общество	9	16	6,5	9,0
Закрытое акционерное общество	9	11	6,5	6,2
Общество с ограниченной ответственностью	102	143	73,4	80,8
Федеральные гос. унитарные предприятия	11	2	7,9	1,2
Другие организационно-правовые формы	8	5	5,8	2,8
ВСЕГО	139	177	100	100

С течением времени изменения организационно-правовых форм предприятий позитивно сказались на показателях финансово-экономической деятельности некоторых хозяйствующих субъектов судоремонта. Например, дислоцированному в Мурманской области 35 судоремонтному заводу (филиал ОАО «Центр судоремонта «Звёздочка») акционерная форма организации бизнеса способствовала в 2008-2010 годах увеличению размера балансовой прибыли более чем на 130 млн. рублей и повышению уровня рентабельности.

Вместе с тем, несмотря на проводимые преобразования, значительное число судоремонтных предприятий продолжает функционировать с ежегодными убыточными балансами (например, по состоянию на 01 января 2011 года убытки ОАО «82 судоремонтный завод» составили 73,0 млн. рублей, ОАО «10 судоремонтный завод» – 139,9 млн. рублей).

К тому же, с 2008 года функционирование российских предприятий судоремонта происходило в условиях мирового финансово-экономического кризиса. Первое полугодие 2009 года стало наиболее сложным для национальной экономики, когда снижение ВВП к соответствующему периоду 2008

года составило 10,4% [13, с.66]. В Мурманской области на этом фоне число рентабельных субъектов предпринимательства, имевших от оказания услуг судоремонта прибыль, сократилось к началу 2011 года по данным Мурманскстата до 18 предприятий (в 2009 году – 24 предприятия).

В этих условиях снизилась загрузка производственных мощностей и начала прогрессировать уже ставшая постоянным явлением «утечка» судоремонта за рубеж. Например, мурманские судовладельцы ежегодно на ремонт на норвежских верфях продолжают тратить 15 миллионов долларов, что влечёт за собой отток отечественного капитала за границу. Работой обеспечиваются не российские субъекты судоремонта, а иностранные. А с учётом того, что один рыбак может занять не берегу 7-8 человек, то можно представить ущерб для морехозяйственного комплекса в целом [39]. Кроме того, в условиях развивающейся рыночной экономики немаловажное значение приобрело и качество ремонтных работ. Многие судовладельцы направляют свои суда на ремонт в Норвегию, Литву, Польшу и другие государства, где работы обходятся не дёшево, однако качество и сроки – те позиции, которые становятся определяющими в выборе подрядчика [97].

Поэтому, в рамках мероприятий по возврату российскими предприятиями позиций на внутреннем и внешнем рынках судоремонта, проведение преобразований из одной организационно-правовой формы предпринимательства в другую является одним из способов повышения конкурентоспособности отечественных хозяйствующих субъектов и их адаптации к изменяющимся рыночным условиям. При этом, преобразования предпринимательских структур проводятся с учётом особенностей их функционирования, представленных на следующем этапе исследования.

1.3. Особенности функционирования предпринимательских структур в сфере судоремонта Мурманской области

Морское хозяйство страны выступает производителем морепродуктов для населения, нефти, газа и другого сырья для промышленности, а также обеспечивает иные нужды, включая государственные заказы, экспорт морской продукции, продовольственную, экономическую и национальную безопасность. От состояния и темпов развития морского хозяйства, играющего значительную роль в процессе формирования национального дохода и обеспечения занятости населения, во многом зависят рост экономики и уровень жизни человека в России.

Мурманская область расположена на прибрежной территории Баренцева моря, содержащего значительные залежи нефти и газа, отнесённых к категории стратегических запасов [24], а также биоресурсный потенциал [108]. Названные объёмы российских морских месторождений привлекательны для многих предпринимательских структур Севера [49, с.56-62].

В перспективе к 2020 году потенциал добываемых в Баренцевом и других арктических морях нефти и газа составит 23-40 млн.т. и примерно 150 млрд. м³ соответственно, а суммарный объем углеводородов, подлежащих извлечению в период 2009-2020 годов оценивается в 180-275 млн.т. и 890 млрд. м³ соответственно.

В связи с активизацией в акватории Баренцева моря деятельности бизнес-структур морехозяйственного комплекса и учитывая позитивную динамику перевозки грузов и грузооборота в общем по России, к 2015 году прогнозируется постепенное перемещение грузопотоков на Север и Дальний Восток с ростом объёмов перевозок и грузооборота морским транспортом в 3,2 раза (таблица 5).

Таблица 5 – Прогноз объёмов перевозок и грузооборота [33]

Вид транспорта	2007 г.	2010 г.	2015 г.	2020 г.	2030 г.
Объёмы перевозок грузов, млн т					
Морской транспорт	26,7	35,8	85,0	140,0	252,0
Внутренний водный транспорт	153,4	160,1	179,2	203,0	262,4
Грузооборот, млрд ткм					
Морской транспорт	61,9	84,6	200,6	330,4	595,2
Внутренний водный транспорт	86,0	85,2	93,1	104,0	130,6
Объёмы экспортно-импортных перевозок грузов и перевозок за рубежом, млн т					
Морской транспорт (суда под российским флагом)	22,0	29,5	75,8	128,0	234,0
Суда смешанного «ре- ка-море» плавания	21,2	25,0	35,0	50,0	60,0

В результате развития в Мурманской области вышеперечисленных и иных функциональных направлений национальной морской политики¹, основу которых составляют активные действия государственных органов по принятию соответствующих нормативно-правовых актов (например, [82]), в том числе о приватизации и разгосударствлении, изменении отношений собственности, стимулированию развития бизнеса, происходит рост предпринимательской активности населения.

Так, меры государственной поддержки, принятые в 2009 году, позволили увеличить количество малых (включая микропредприятия) предприятий на 100 тыс. жителей – на 356,3 ед., средних – до 125 ед. (142% к уровню 2008 года). В целом, по состоянию на 01 января 2010 года в Мурманской области функционировало 6,9 тысяч малых (включая микропредприятия) и средних предприятий (на 01 января 2009 года этот показатель составлял 5,6 тысяч предприятий) с числом работающих свыше 49 тысяч человек [72].

¹ Функциональные направления национальной морской политики представлены в «Морской доктрине Российской Федерации на период до 2020 года» [53]. Это сферы морской деятельности связанные с их функциональным предназначением: морские перевозки; освоение и сохранение ресурсов мирового океана; совершенствование научной деятельности; осуществление военно-морской деятельности.

В сфере судоремонта за последние пять лет количество хозяйствующих субъектов возросло более чем в 1,2 раза и составило 177 предприятий (категории субъектов предпринимательства по масштабу хозяйственной деятельности представлены в таблице 6) численностью более 9 тыс. человек.

Тематика дискуссий учёных-экономистов о преимуществах и недостатках того ли иного вида организации бизнеса основана на зависимости эффективности деятельности предприятий как от масштабов, так и от организационно-правовой формы предпринимательства (далее по тексту ОпФП). Опыт развитых стран показал, что для эффективного функционирования рыночной экономики необходим плюрализм организационно-правовых форм хозяйствования, способных доказать свою состоятельность и конкурентоспособность в условиях сложившейся конъюнктуры рынка.

Таблица 6 – Категории субъектов предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области по состоянию на 01 января 2012 года

Категории субъектов предпринимательства	Количество субъектов
Крупные предприятия	10
Средние предприятия	12
Малые предприятия	64
Микропредприятия	91
ВСЕГО	177

В современном судоремонте Мурманской области преобладают общества с ограниченной ответственностью (81% от общей численности судоремонтных предприятий), открытые и закрытые акционерные общества (9% и 6% соответственно). Другие организационно-правовые формы хозяйствования не превышают 4% общей численности.

Каждое из названных объединений юридических лиц имеет свои преимущества и недостатки, влияющие на конкурентоспособность предприятий, а также ряд особенностей, отличающих его от других хозяйствующих субъ-

ектов судоремонта (таблица 7). Эти особенности были сформированы в процессе развития предпринимательства в системе прогрессирующих рыночных отношений.

Таблица 7 – Характеристика организационно-правовых форм предпринимательства в сфере судоремонта

ОпФП	Особенности	Недостатки	Преимущества
ООО	<ul style="list-style-type: none"> - в соответствии с законодательством к уставному капиталу ООО предъявляются требования, отличные от других ОпФП; - в уставном капитале ООО имеется доля каждого участника, не отвечающего по долгам организации; - ООО является одним из способов объединения капиталов, при котором личное участие членов общества в делах организации не требуется 	<ul style="list-style-type: none"> выходу на рынок новых предпринимателей препятствует установленный барьерный минимум уставного капитала 	<ul style="list-style-type: none"> наличие возможности к привлечению дополнительных средств
АО	<ul style="list-style-type: none"> - уставный капитал АО оформляется акциями и распределяется в равных долях между участниками; - выход из АО акционера происходит в результате продажи им акций или иным путём отчуждения таких ценных бумаг, без предъявления акционером требований о производстве каких-либо выплат 	<ul style="list-style-type: none"> пока принимаются на собрании акционеров решения, время может быть упущено; выходу на рынок предпринимателей препятствует установленный барьерный минимум уставного капитала 	<ul style="list-style-type: none"> наличие возможности к привлечению дополнительных средств; выход из общества без ограничений; акционер при минимальной ответственности вправе управлять делами общества
ФГУП	<ul style="list-style-type: none"> - государство является собственником имущества, которое закрепляется на ограниченном вещном праве – хозяйственного ведения или оперативного управления; - имущество не может быть распределено между работниками ФГУП либо другими лицами ни при каких условиях по вкладам, долям и паям, так как является неделимым; - собственник или уполномоченный на то орган, назначает руководителя ФГУП 	<ul style="list-style-type: none"> устаревшая модель хозяйствования; наличие вещного права; ограничения в деятельности 	<ul style="list-style-type: none"> возможность субсидирования собственником; преимущественное право при исполнении госзаказов

В ходе проводимых исследований различных организационно-правовых форм организации бизнеса, для многих учёных одним из важных этапов является выбор количественных и качественных показателей оценки преимуществ и недостатков форм хозяйствования. При этом, в отличие от количественных (экономической эффективности, объема выпуска и реализа-

ции продукции и др.), в научных трудах недостаточно внимания уделяется предопределяющим устойчивость субъектов бизнеса качественным показателям (право собственности, личная и хозяйственная самостоятельность и инициатива, экономическая свобода и т.д.), которые, по мнению И.А.Ильина, побуждают и напрягают «хозяйственный инстинкт и хозяйственное творчество человека», мобилизуя предпринимательские способности предприимчивого субъекта [8].

Специфика производства услуг по ремонту кораблей и судов в Мурманской области заключается в том, что она функционирует на базе относительно крупного судоремонтного производства, реорганизованного из бывших советских государственных предприятий, изменивших свою организационно-правовую форму. В сфере судоремонта процессы реформирования и приватизации стимулировали появление новых собственников средств производства. Наибольший удельный вес (81%) в общей численности всех организационно-правовых форм юридических лиц составили общества с ограниченной ответственностью, на долю которых по экспертным оценкам приходится ежегодно до 15% всего объёма судоремонта Мурманской области.

Другой важной особенностью функционирования является наличие у некоторых предпринимательских структур судоремонта статуса предприятий оборонно-промышленного комплекса (далее по тексту ОПК) России². Так, в Мурманской области дислоцируется четыре судоремонтных завода, входящих в состав ОАО «Центр судоремонта «Звёздочка», в том числе ОАО «Судоремонтный завод «НЕРПА» (г Снежногорск Мурманской области), ОАО

² К началу XXI века в составе ОПК находилось около 1700 предприятий и организаций восьми военно-ориентированных отраслей (без предприятий и организаций Минатома России) с количеством занятых работников более 2 млн человек. Это специфический сектор экономики, занимающийся особым родом деятельности – удовлетворением военных потребностей государства, реализуемых на внутреннем и внешнем рынках [66], включая военное кораблестроение (приложение № 1). С 2000 по 2007 годы объём реализации российского ОПК увеличился в 3,7 раза, в том числе госзаказ – в 6,4 раза, экспорт – в 2,2 раза. В 2007 году объём реализации ОПК России составил \$18,6 млрд, из них \$11,6 млрд приходилось на государственный заказ, \$7 млрд – на экспорт. Общий объём господдержки предприятий ОПК за 2009 – 2010 годы составил около 220 млрд рублей. В начале 2011 года была в основном завершена структурная реформа ОПК, в составе которого вошли 50 интегрированных структур, производящих 60 % продукции ОПК.

«35 судоремонтный завод» (г. Мурманск), ОАО «82 судоремонтный завод» (пос. Росляково Мурманской области), ОАО «10 судоремонтный завод» (г. Полярный Мурманской области). Основным источником финансирования этих предприятий выступает государственный оборонный заказ.

Следующими отличительными чертами функционирования организационно-правовых форм в сфере ремонта кораблей и судов явились чрезвычайно высокие портовые сборы (для крупных судов сборы составляли до трети всей стоимости ремонта), недостатки в порядке расчёта, принятого в стране, за произведённый ремонт (например, не допускались отсрочки платежей на срок более 85 суток, в то время как мировая практика предусматривала отсрочку платежей до 120 суток, а в некоторых случаях – более года), а также возникавшие проблемы с таможенным оформлением и доставкой необходимых для ремонта запасных частей [22, 25, 57].

Негативным результатом такой государственной политики стало снижение конкурентоспособности предпринимательских субъектов, падение загрузки их производственных судоремонтных мощностей и, как следствие, потеря существенной доли заказов судовладельцев и части сегмента внешнего рынка судоремонта. При этом, данная особенность не относится к предприятиям ОПК, так как они преимущественно оказывают услуги по ремонту кораблей, судов и подводных лодок российских силовых министерств и ведомств, не требующего заказов запасных частей за границей.

Необходимо также отметить, что хозяйственное освоение территорий Мурманской области носит очаговый характер. Регион удалён от основных промышленных центров и находится в полной зависимости условий предпринимательской деятельности и жизнеобеспечения от поставок топлива, продовольствия и других товаров по сложным транспортным схемам с использованием воздушного и водного путей, в том числе Северного морского пути и малых рек. Следствием этого выступают высокие затраты на все виды

товаров и оказываемых услуг, что ощутимо снижает привлекательность Мурманской области для бизнеса в сфере ремонта кораблей и судов.

В целом же отечественные судоремонтные предприятия в условиях перехода к рыночной экономике на протяжении длительного периода времени удовлетворяли потребности заказчиков в услугах судоремонта, но, вместе с тем, не всегда демонстрировали адекватную реакцию на финансово-экономическую турбулентность мега- и макроуровней (международного и национального).

Предпринимательство в Мурманской области после некоторого спада продолжает поступательное развитие. Пристальное внимание уделяется функционированию субъектов малого и среднего бизнеса. Помимо роста к началу 2010 года численности малых и средних предприятий (до 6934 ед.), реализация в 2009 году «Программы дополнительных мер по снижению напряжённости на рынке труда Мурманской области» (утверждена постановлением Правительства Мурманской области от 02 февраля 2009 года №38-ПП/2) предусматривавшей для категории безработных граждан предоставление субсидий на организацию предпринимательской деятельности, позволила увеличить количество индивидуальных предпринимателей до 21,4 тыс. человек (на 400 чел. к уровню 2008 года)³.

Имел тенденцию к росту объём оборота малых предприятий (с учётом индекса потребительских цен), достигший к концу 2009 года 99,5 млрд. рублей (на 14,2% выше уровня 2008 года), из которых более 0,8 млрд. рублей – оборот хозяйствующих субъектов судоремонта (в Российской Федерации оборот малых предприятий за 2009 год составил 16873,1 млрд. рублей). При этом, произошёл спад оборота у малых предприятий, занимавшихся финан-

³ Аналогичная «Программа дополнительных мер по снижению напряжённости на рынке труда Мурманской области на 2011 год» утверждена постановлением Правительства Мурманской области от 25 января 2011 года №16-ПП. Согласно этой «Программе...» в рамках содействия развитию малого предпринимательства и самозанятости безработных граждан планируется создание не менее 529 новых рабочих мест в сфере малого бизнеса, в том числе: численность граждан из числа безработных, открывших собственное дела – 400 чел.; численность граждан из числа безработных, трудоустроенных на дополнительно созданные рабочие места – 129 чел. Объём финансирования из федерального бюджета для выплаты субсидий на мероприятия по содействию развитию малого предпринимательства и самозанятости безработных граждан составил 31105,2 тыс. рублей [75].

совой деятельностью (71% к 2008 году), оптовой и розничной торговлей (77% к 2008 году). Иная динамика, в связи с увеличением спроса на продукты местных производителей ввиду их относительно невысокой цены, была отмечена на предприятиях сельского хозяйства (295%). Кроме того, рост оборота наблюдался на обрабатывающих производствах, на предприятиях коммунальных услуг, а также по производству и распределению электроэнергии.

Незначительный рост оборота (на 1%) произошёл на средних предприятиях региона и к концу 2009 года достиг уровня 18,8 млрд. рублей, из которых более 1,1 млрд. рублей составил оборот судоремонтных предприятий (в Российской Федерации оборот средних предприятий за 2009 год составил 3030,5 млрд. рублей). Усиление государственной финансовой поддержки и меры, принимаемые органами власти на федеральном и региональном уровнях, способствовали увеличению в первом полугодии 2010 года оборота малых и средних предприятий на 9,3% и 6,1% соответственно.

Мероприятия оптимизации производственных процессов хозяйствующих субъектов Мурманской области, связанные с влиянием финансово-экономического кризиса на рубеже 2008-2009 годов, охарактеризовались сокращением к концу 2009 года численности сотрудников на средних предприятиях до 10525 человек (96,6% к уровню 2008 года). На малых предприятиях, напротив, по сравнению с 2008 годом произошло увеличение на 4,4% среднесписочной численности занятых до 38,2 тыс. человек⁴.

Объёмы инвестиций в основной капитал на малых предприятиях области, ввиду роста ставок по кредитам на инвестиционные цели до 25% годовых и замораживанию многих инвестиционных проектов, в 2009 году сокра-

⁴ По доле среднесписочной численности работников малых предприятий в общей среднесписочной численности занятых, в России Мурманская область при распределении регионов занимает 68-е место (25,8 тыс. чел.). Наивысшие показатели достигнуты в Московской области (410,9 тыс. чел.), г. Санкт-Петербурге (339,7 тыс. чел.), Ростовской и Волгоградской областях (187,3 тыс. чел. и 126,4 тыс. чел. соответственно).

тились на 67,5% по сравнению с 2008 годом (для сравнения, например, в Москве снижение составило 89,5%, в Ямало-Ненецком АО – 86,2%)⁵.

В целях стимулирования развития малого и среднего бизнеса, нормативно-правовыми актами Правительства Мурманской области в регионе были внедрены ряд новых инструментов и механизмов. Одним из них выступили субсидии, выплаченные за 2008-2009 годы более чем 150 предпринимателям на общую сумму около 10 млн. рублей. Аналогичные мероприятия финансовой поддержки предпринимательства предусмотрены в долгосрочной целевой программе «Развитие конкурентоспособности Мурманской области» на 2011 – 2013 годы⁶ и характеризуются годовой эффективностью различных финансовых механизмов поддержки субъектов предпринимательства, отражённой в таблице 8 [72].

Таблица 8 – Годовая эффективность различных финансовых механизмов поддержки субъектов предпринимательства

Наименование инструмента	Объём средств, млн. руб.	Увел-е инвест., млн. руб.	Кол-во охв-х СМП, ед.	Налог-е пост-я, млн. руб.
Инв-е кредитование	10	10	10-12	2
Микрокредитование	53	106	50-55	6,5
Субсид-е затрат	6	60	100	120
Предост-е гарантий	208	416	125	150
Предоставление стартовых грантов	40	80	133	1,5

Вышеперечисленные показатели подтверждают тезис о том, что в Мурманской области предпринимательство, прежде всего малое и среднее, становится весовым сектором экономики региона. Важную роль в этом сыг-

⁵ В Российской Федерации Мурманская область по объёмам инвестиций в основной капитал на малых предприятиях в расчёте на душу населения занимает 71-е место (8,9% от среднего по России). Лучших показателей добились Ростовская, Московская, Владимирская и Волгоградская области (198,4%, 143,4%, 120% и 108,6% от среднего по России соответственно).

⁶ Долгосрочная целевая программа «Развитие конкурентоспособности Мурманской области» на 2011 – 2013 годы утверждена постановлением Правительства Мурманской области от 15.09.2010г. №420-ПП/13. Объём финансирования затрат на реализацию «Программы...» составляет 1316003,77 тыс. рублей. Основная цель «Программы...» - повышение конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности региона.

рали мероприятия, проведённые в период с 2005 по 2010 годы в рамках реализации региональной целевой программы «Развитие малого предпринимательства» на 2005 – 2008 годы и долгосрочной целевой программы «Развитие малого и среднего предпринимательства в Мурманской области» на 2009 – 2011 годы. Дальнейшее развитие малого и среднего предпринимательства предусмотрено в [72]. К концу 2013 года прогнозируется положительная динамика ряда основных показателей развития бизнеса в регионе (таблица 9).

Таблица 9 – Ожидаемые конечные результаты подпрограммы «Развитие малого и среднего предпринимательства в Мурманской области» на 2011-2013 годы и показатели социально-экономической эффективности

Целевые индикаторы и показатели	Годы		
	2011	2012	2013
Рост числа субъектов мал. и сред. бизнеса, тыс. ед.	до 29,7	до 30,0	до 30,2
Рост зарегистрированных индивидуальных предпринимателей, тыс. чел.	до 20,94	до 21,0	до 21,3
Рост микро-, малых и средних предприятий, тыс. ед.	до 8,8	до 9,0	до 9,2
Увеличение налоговых поступлений в бюджет, уплаченных субъектами мал. и сред. бизнеса, млн. руб.	до 1050	до 1070	до 1100
Увеличение кол-ва рабочих мест, созданных субъектами мал. и сред. предпринимательства, тыс. ед.	до 2,4	до 2,7	до 3,6
Увеличение ЗП работников малых предприятий, тыс. руб.	до 23,0	до 26,0	до 29,0
Рост оборота мал. и сред. предприятий, млрд. руб.	до 150,7	до 168,3	до 188,0
Увеличение числа субъектов мал. и сред. предпринимательства, получивших государственную поддержку, ед.	до 900	до 1100	до 1300
Увеличение доли среднесписочной численности работников мал. и сред. предприятий в среднесписочной численности работников всех предприятий и организаций, %	до 18,9	до 19,2	до 19,4
Рост доли продукции, произведённой малыми предприятиями, в общем объёме валового регионального продукта, %	до 7,8	до 8,0	до 8,2

В области разработаны и приняты нормативно-правовые акты, отражающие различные стороны регулирования предпринимательской деятельности, включая порядок финансовой поддержки проектов в сфере развития

малого и среднего предпринимательства, мероприятия содействия развитию и государственной поддержке малому и среднему предпринимательству (в том числе начинающих предпринимателей) в Мурманской области, перечень социально-значимых видов деятельности и услуг населению для предоставления государственной поддержки субъектам малого и среднего предпринимательства, а также многие другие [32, 71, 73, 74, 75, 76, 78, 79 и др.].

Успешно функционируют Государственный фонд поддержки предпринимательства Мурманской области, Союз промышленников и предпринимателей Мурманской области, Северная торгово-промышленная палата и Совет по развитию малого и среднего предпринимательства. С течением времени происходит повышение прозрачности бизнеса и системы государственного управления его развитием. Традиционно проводимые ежегодный региональный конкурс «Предприниматель года» и Дни предпринимательства Мурманской области, оказывают позитивное влияние на формирование благоприятного мнения общества о бизнесе.

Таким образом, меры, принимаемые органами государственной власти всех уровней [116, 85 и др.], должны не только существенно усилить роль бизнеса в социально-экономическом развитии Мурманской области, но и обеспечив восприимчивость и качественное развитие предпринимательства в целом, способствовать привлечению инвестиций в экономику региона, увеличению количества качественных и доступных по цене товаров и услуг, доходов и уровня социальной защищённости работников предпринимательской сферы [72]. Однако, реализация таких мероприятий требует как проведения анализа так и оценки функционирования форм хозяйствования в различных сферах экономической деятельности.

ГЛАВА 2. АНАЛИЗ И ОЦЕНКА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ РАЗЛИЧНЫХ ФОРМ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В СФЕРЕ СУДОРЕМОНТА МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ

2.1. Становление предпринимательских структур в сфере судоремонта Мурманской области

Ограниченность факторов экономического развития (инвестиций, квалифицированной рабочей силы и других), а также нарастающие процессы глобализации и регионализации, создают предпосылки для усиления соперничества между отдельными регионами за формирование условий, способствующих благоприятному функционированию субъектов предпринимательской деятельности и проживанию населения. С ростом привлекательности и конкурентоспособности регионов, качества жизни людей, происходит оживление инвестиционного климата в производстве и трудовых ресурсах. При таких обстоятельствах, именно успешное становление и развитие предпринимательских структур становится одним из решающих факторов стабильного динамичного развития экономики как Российской Федерации в целом, так и её субъектов в частности.

Процесс становления и развития предпринимательства в сфере судоремонта начался с 90-х годов XX века (приложение № 2). Выступая одновременно составной частью морехозяйственного комплекса и судостроительной промышленности России, к 1991 году отечественная судоремонтная отрасль представляла собой единый производственный субъект, насчитывавший 32 судоремонтных завода (далее по тексту СРЗ) и 17 баз технического обслуживания флота (далее по тексту БТОФ), дислоцированных во всех морских бассейнах. Производственные площади заводов были перегружены и зачастую отказывались от ремонта флота [22]. В Мурманской области к этому времени функционировали шесть крупных, два средних и один малый СРЗ государственной формы собственности (рис.9).



Рисунок 9 – Состав отечественной судоремонтной отрасли в 1990 году

Количественный состав судоремонтных предприятий Министерства Судостроительной промышленности СССР рассчитывался исходя из численности судов, подлежащих ремонту, в том числе и с учётом боевых кораблей и подводных лодок Военно-Морского Флота и Пограничной службы СССР, и соответствовал действительности.

После 1991 года руководством российского государства неоднократно принимались решения о сокращении количественного состава флотов и входящих в его организационно-штатную структуру боевых кораблей, судов вспомогательного флота и подводных лодок⁷. Однако, не принимались аналогичные решения в отношении судоремонтных предприятий, количество которых изменялось медленно, тогда как объёмы оказываемых услуг по ре-

⁷ Например, в настоящее время Россия контролирует немногим более 300 морских транспортных судов суммарным дедвейтом 10 млн. т. Ранее, к периоду распада СССР, флот имел 1800 морских транспортных судов суммарным дедвейтом 22,5 млн. т. и обеспечивал 40% внешнеторговых национальных перевозок. Сегодня доля таких перевозчиков под российским флагом в этих перевозках насчитывает примерно 4%. Износ основных фондов на морском транспорте достиг критического уровня и составил 51,2%. В составе научно-исследовательского флота находится 84 действующих судна. До 2015 года из них подлежит списанию 80 судов. По сведениям Государственной морской спасательной службы средний возраст судов, обеспечивающих аварийно-спасательную готовность, превысил 24 года и к 2015 году планируется списание 36 судов из имеющихся 64 [33]. В Военно-Морском Флоте России ситуация с возрастом кораблей и судов также является критической (приложение № 4). Так, Северный флот, дислоцированный в акватории Баренцева моря, по состоянию на 01 января 2011 года имел в своём составе более 50% кораблей и судов, средний возраст которых превышал 25 лет. В целях восстановления флота Правительством Российской Федерации была утверждена ФЦП «Развитие транспортной системы Российской Федерации на 2010 – 2015 гг.» [84], где предусмотрены конкретные планы по его (флота) обновлению. Программа оценивает общую потребность страны в новых гражданских судах и морских сооружениях в количестве 518 единиц суммарной стоимостью свыше 22 млрд. долларов США.

монту судов, резко сокращались. В результате, флот «сжался», а инфраструктура, его обеспечивающая, уменьшилась незначительно [101].

Проведённые за последние 20 лет в судостроительной промышленности России структурные преобразования не позволили осуществить действенную оптимизацию структуры отрасли. Общее количество крупных судостроительных и судоремонтных предприятий сократилось с 213 в 1992 году до 123 в 2005 году.

Однако, реорганизация государственных предприятий, в целом, не способствовала повышению эффективности работы оставшихся в отрасли хозяйствующих субъектов. Как следствие, произошло сокращение объёмов судостроения и судоремонта более чем в 5 раз, и Россия уступила в мировом судостроительном рейтинге лидирующие позиции, опустившись на место в конце второй десятки ведущих стран [40, 121].

В настоящее время в составе отечественной судостроительной промышленности функционирует более 1000 государственных и частных предприятий (приложение № 3), занятых в судостроении, судоремонте, производстве двигательного, гидроакустического, навигационного, вспомогательного, палубного и других видов оборудования, материалов и комплектующих для судов, а также осуществляющих научную деятельность в области кораблестроения и морской техники (рис.10).

В отрасль включены предприятия различного масштаба (от крупного – ОАО «Севмашпредприятие», ОАО «Центр судоремонта «Звездочка» и других, до малых с численностью персонала менее 100 человек) и специализации [56]. К крупным следует отнести 123 судостроительных и судоремонтных предприятия и базы технического обслуживания, 107 машиностроительных и приборостроительных предприятий, мощный конструкторский потенциал, включающий 56 научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро [3].

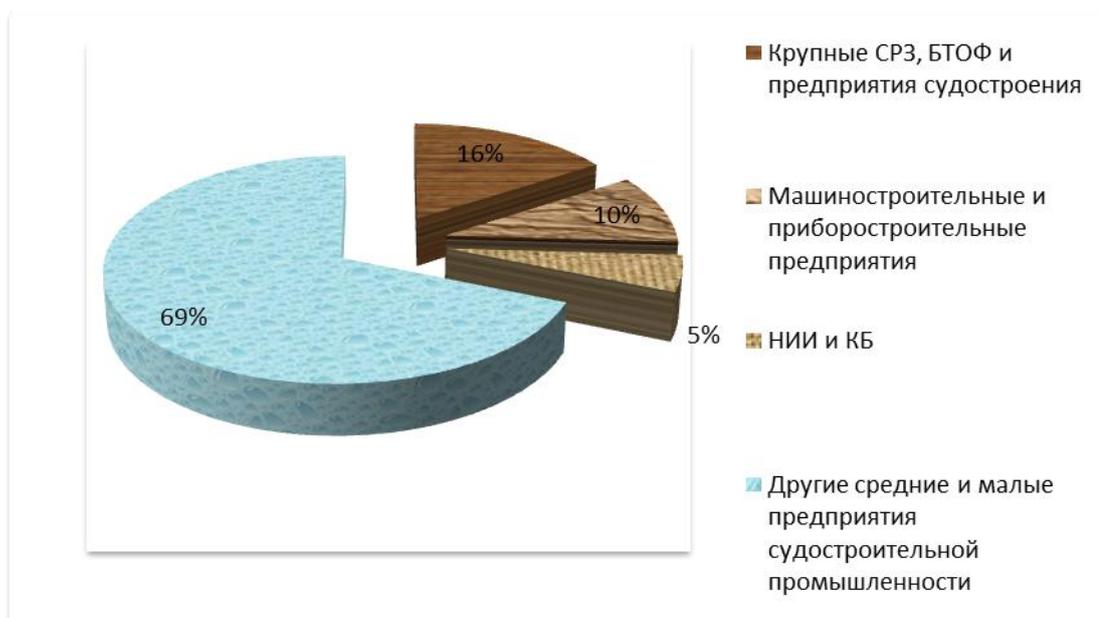


Рисунок 10 – Состав судостроительной промышленности России в 2010 году

Входящие в состав судостроительной промышленности России, судоремонтные предприятия выполняют задачи по приведению флота в эксплуатационную готовность, поддержанию технического состояния судов (рис.11), их оборудования и других средств на уровне, обеспечивающем безопасность мореплавания [50]. В последние годы в условиях интенсификации перевозок, в частности, перевозок опасных грузов, мероприятия по обеспечению безопасности мореплавания в портах и на подходах к ним приобрели особое значение⁸.

В Мурманской области на первом этапе рыночных реформ (1991-1995 гг.) отечественные судоремонтные хозяйствующие субъекты проводили реорганизации, изменяя организационно-правовые формы с учётом симпатий (антипатий) отдельных руководителей к той или иной форме хозяйствования. При этом, передовые предприятия, в основном, сохранили ранее существовавший статус и государственную форму собственности, а вновь созданные предпринимательские структуры имели примерно равный удельный вес в общей численности организационно-правовых форм – 13% (рис.11).

⁸ По данным Министерства транспорта Российской Федерации [67] одним из основных факторов, влияющих на безопасность мореплавания, является техническое состояние судов.

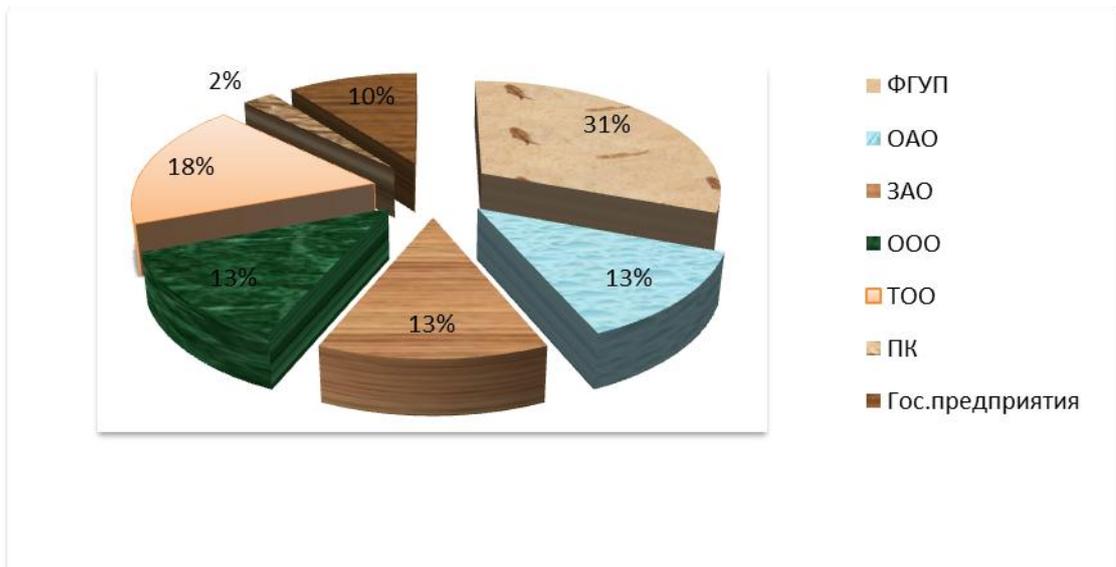


Рисунок 11 – Состав предпринимательских структур в сфере судоремонта Мурманской области в 1995 году

С течением времени некоторые крупные предприятия области обанкротились, и на их базе стало формироваться множество малых и средних предприятий, оказывающих услуги по техническому обслуживанию и ремонту кораблей и судов. К 2005 году количество хозяйствующих субъектов судоремонта возросло и превысило значение 130-ти, из которых у 78-ми предприятий судоремонт выступал основным видом экономической деятельности, а у 61-го – дополнительным видом экономической деятельности (рис.12).

Меры, принимаемые органами государственной власти всех уровней по развитию и финансовой поддержке отечественного бизнеса, обеспечили к 2012 году рост судоремонтных предприятий более чем в 1,2 раза по сравнению с 2005 годом (количество хозяйствующих субъектов судоремонта превысило значение 170-ти, из которых у 97-ми предприятий судоремонт выступал основным видом экономической деятельности, а у 80-ти – дополнительным видом экономической деятельности).

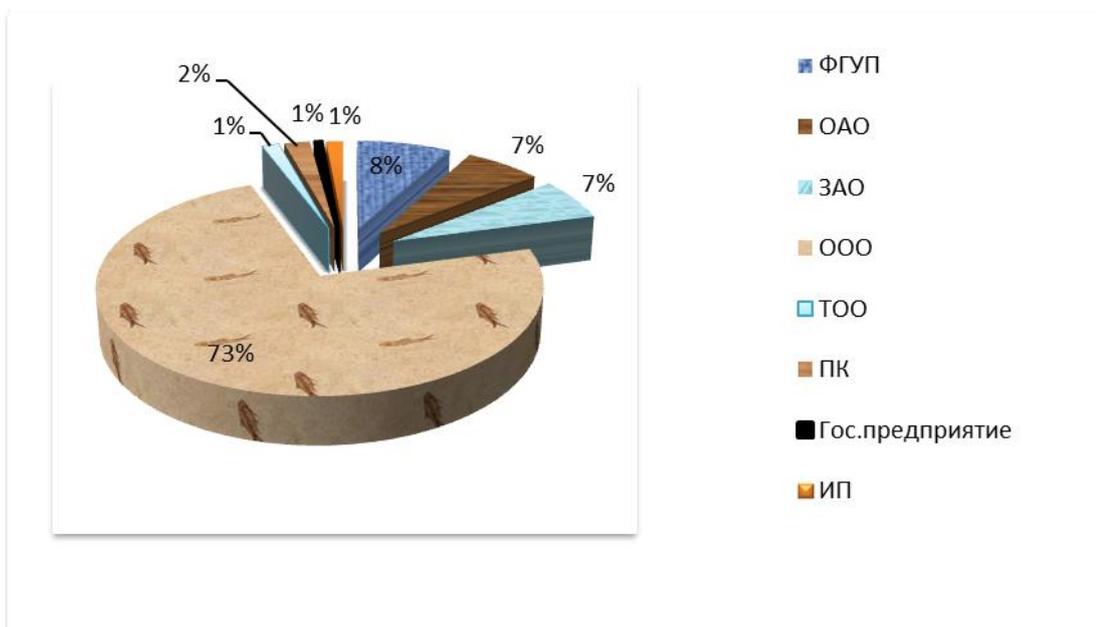


Рисунок 12 – Состав предпринимательских структур в сфере судоремонта Мурманской области в 2004 году

Большинство федеральных государственных унитарных предприятий были акционированы (например, судоремонтный завод «Нерпа», «10 судоремонтный завод», «82 судоремонтный завод», «35 судоремонтный завод»). На базе одного из самых крупных хозяйствующих субъектов судоремонта «Мурманской судовой верфи», ликвидированного по причине банкротства, образовалось более 70 средних и малых субъектов предпринимательства, специализирующихся в данной сфере [106]. Количество индивидуальных предпринимателей, товариществ с ограниченной ответственностью и производственных кооперативов сократилось до минимума и составило около 3-х процентов от общего числа судоремонтных предприятий области (рис.13).

Существенное преобладание обществ с ограниченной ответственностью в общей численности всех организационно-правовых форм юридических лиц, объясняется, прежде всего, правом предпринимателей заявлять любой вид экономической деятельности, а также возможностью формирования уставного капитала в минимальном размере – 10 тыс. рублей.

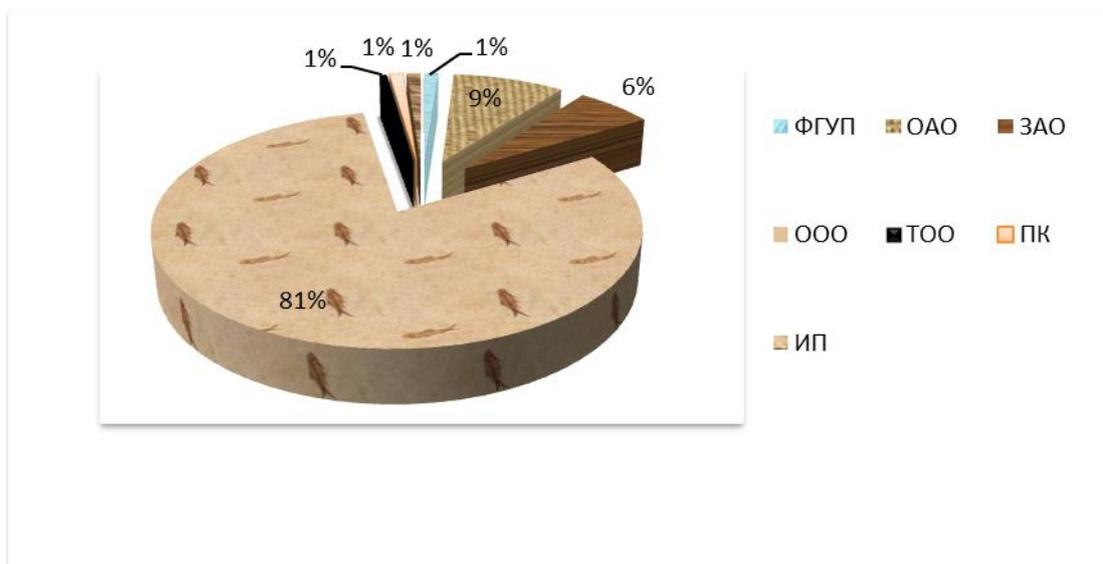


Рисунок 13 – Состав предпринимательских структур в сфере судоремонта Мурманской области в 2011 году

За период с 1991 по 2011 года в 32 случаях на судоремонтных предприятиях произошли преобразования из одной организационно-правовой формы в другую. Так, были преобразованы:

- в 1991 году – 1 государственное предприятие (далее по тексту ГП) в ФГУП;
- в 1992 году – 5 ГП в ФГУП и 2 ГП в ОАО;
- в 1993 году – 1 ФГУП в ОАО;
- в 1994 году – 2 ГП в ФГУП;
- в 1996 году – 2 ГП в ФГУП;
- в 1998 году – 1 ГП в ФГУП и 1 ФГУП в ОАО;
- в 2002 году – 5 ТОО в ООО и 2 ФГУП в ОАО;
- в 2003 году – 2 ФГУП в ОАО;
- в 2005 году – 1 ГП в ОАО и 2 ФГУП в ОАО;
- в 2007 году – 1 ООО в ОАО и 2 ФГУП в ОАО;
- в 2010 году – 2 ФГУП в ОАО.

Проведённые преобразования организационно-правовых форм в ходе реформирования сферы судоремонта в Мурманской области и созданные на протяжении последних 20-ти лет органами власти условия для роста предпринимательской активности населения, должны были не только обеспечить заинтересованность предприимчивых людей в результатах деятельности предприятий, но и способствовать развитию хозяйственной самостоятельности структур бизнеса.

Вместе с тем, в условиях жёсткой конкурентной борьбы за рыночные ниши не всем судоремонтным предприятиям Мурманской области удалось успешное становление и развитие.

Так, в период с 1991 по 2011 года было ликвидировано по причине банкротства 7 субъектов предпринимательства (1 ОАО в 2004 году, 1 ФГУП в 2005 году, 1 ФГУП в 2007 году, 2 ОАО и 1 ООО в 2009 году, 1 ТОО в 2011 году), а прекратили функционирование 13 хозяйствующих субъектов. В 2011 году в стадии ликвидации по различным причинам находилось ещё около 30 предпринимательских структур, занятых предоставлением услуг по ремонту кораблей и судов.

Кроме того, за годы реформ в сфере судоремонта области не удалось активизировать индивидуальный сектор. За более чем 20 лет развития рыночных отношений количество индивидуальных предпринимателей не превысило значение 3-х, и к 2011 году в судоремонтном производстве функционировало всего 2 ИП.

В целом же динамика численности субъектов предпринимательства по организационно-правовым формам в сфере судоремонта Мурманской области за период с 1990 по 2011 года характеризуется данными, представленными на рисунках 14, 15 и в приложении № 5.

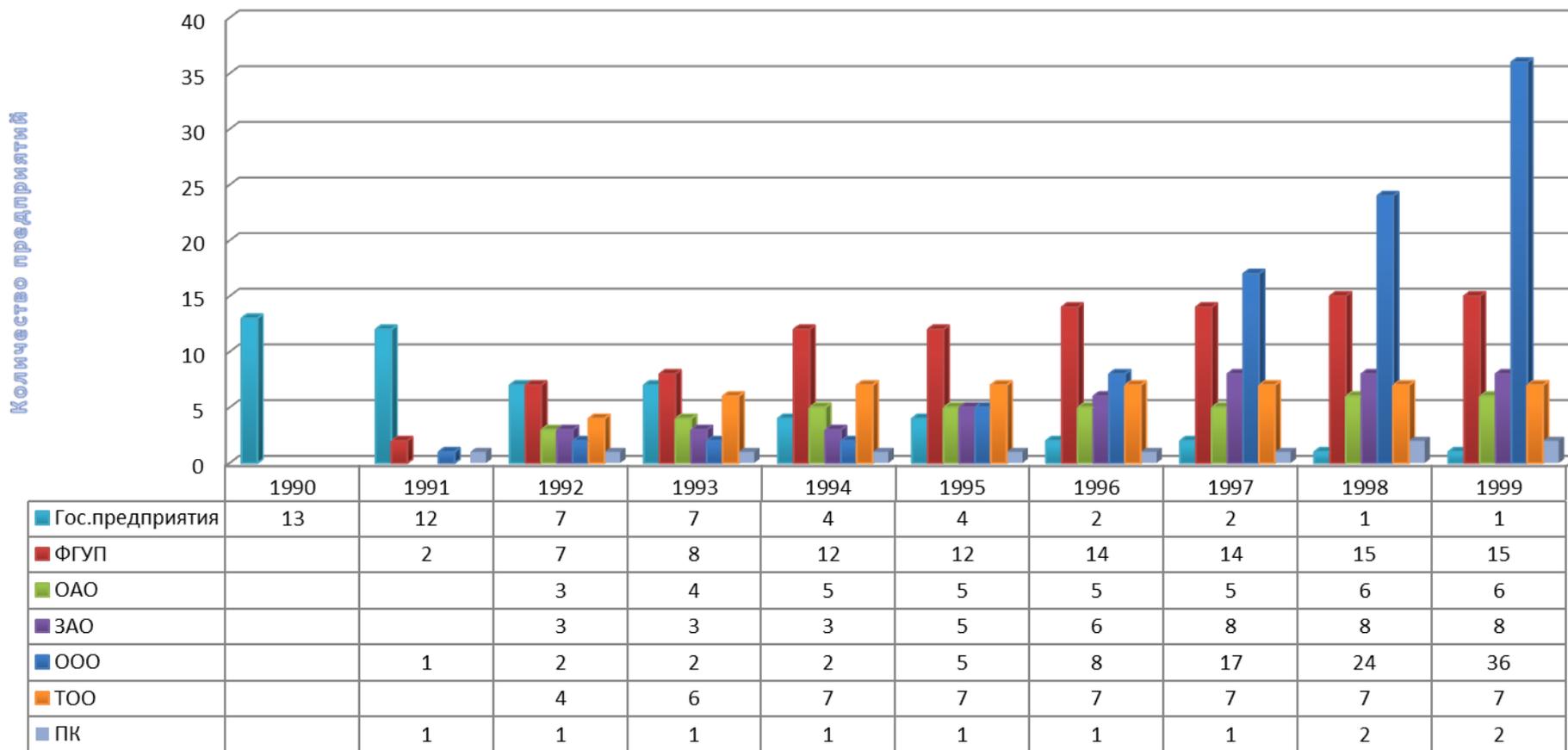


Рисунок 14 – Динамика численности предпринимательских структур судоремонта Мурманской области по организационно-правовым формам за период 1990 – 1999 гг.

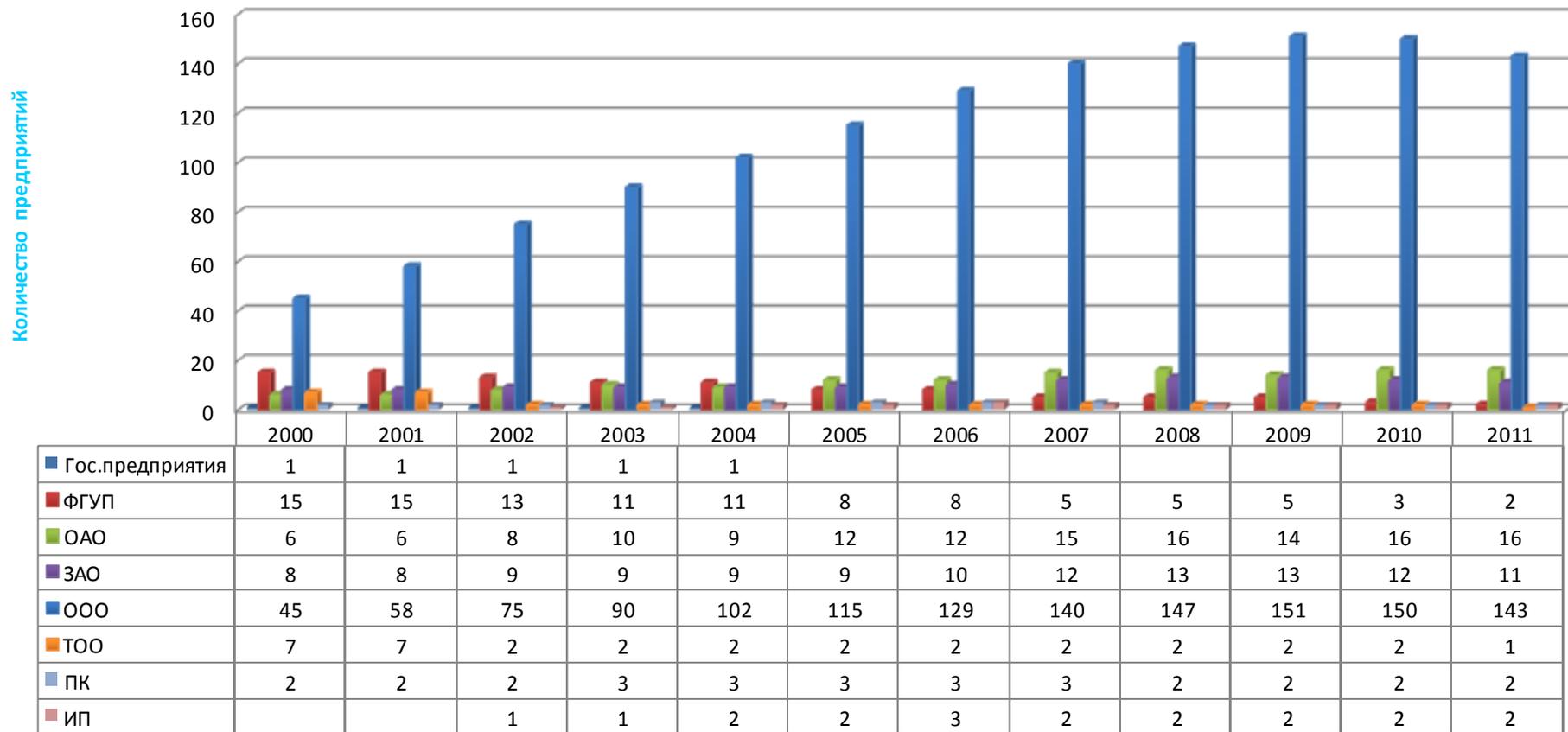


Рисунок 15 – Динамика численности предпринимательских структур судоремонта Мурманской области по организационно-правовым формам за период 2000 – 2011 гг.

При этом необходимо отметить, что под наблюдением Мурманского филиала Российского морского регистра судоходства⁹ в 2010 году находился всего лишь 61 субъект предпринимательства, оказывающий услуги по ремонту кораблей и судов. Данное обстоятельство связано с тем, что не все судоремонтные работы подлежали техническому наблюдению со стороны Регистра.

Плюрализм форм хозяйствования и проводимые в экономике преобразования из одной организационно-правовой формы в другую, до настоящего времени не обеспечили конкурентоспособный облик отечественных субъектов предпринимательства в сфере судоремонта. Решение данной проблемы является процессом разнонаправленным и состоит, в первую очередь, в необходимости роста числа качественных и доступных по цене услуг ремонта кораблей и судов при обязательном привлечении инвестиций в экономику региона.

Внутренние социально-экономические изменения в Мурманской области [7, с.9] способствовали появлению различных по размеру субъектов предпринимательства в зависимости от объёмов оборота и численности персонала: крупных, средних, малых и микропредприятий¹⁰.

⁹ В целях обеспечения безопасности мореплавания судов, охраны человеческой жизни на море, сохранности перевозимых грузов и экологической безопасности, в России создано федеральное государственное учреждение «Российский морской регистр судоходства» (далее по тексту – Регистр). Приказом Руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта от 13 апреля 2005 года №8, утверждён устав Регистра [91]. Для осуществления поставленных целей, Регистр разрабатывает и издаёт правила и руководства, содержащие требования к судам, морским стационарным платформам при их проектировании, постройке, переоборудовании, модернизации, ремонте и эксплуатации. В основе классификационной деятельности Регистра лежит приказ Министра транспорта России от 09 июля 2003 года №160 «Об утверждении Положения о классификации судов и морских стационарных платформ» [90], определяющий порядок применения правил, рассмотрение, согласование технической документации, освидетельствование судов, морских стационарных платформ и принципы их классификации.

¹⁰ Категория субъекта малого и среднего предпринимательства определяется в соответствии с наибольшим по значению одного из условий: 1) средней численности работников за предшествующий календарный год; 2) выручки от реализации товаров (работ, услуг) без учёта НДС или балансовой стоимости активов за предшествующий календарный год. Согласно [116] средняя численность работников за предшествующий календарный год не должна превышать следующие предельные значения средней численности работников для каждой категории субъектов малого и среднего предпринимательства: от ста одного до двухсот пятидесяти человек включительно для средних предприятий; до ста человек включительно для малых предприятий, среди которых также выделяются микропредприятия – до пятнадцати человек. В соответствии с [81] установлены предельные значения выручки от реализации товаров (работ, услуг) за предшествующий год без учёта НДС для различных категорий субъектов малого и среднего предпринимательства.

Несмотря на то, что с 1991 года наблюдалось сокращение судоремонтного производства, количество крупных субъектов предпринимательства в течение 20 лет изменялось незначительно, а численный состав средних, малых и микропредприятий, при этом, существенно возрастал (рис.16). Общая динамика численности предпринимательских структур в сфере судоремонта Мурманской области в зависимости от объёмов оборота и численности персонала за период с 1990 по 2011 года представлена в приложении № 6.

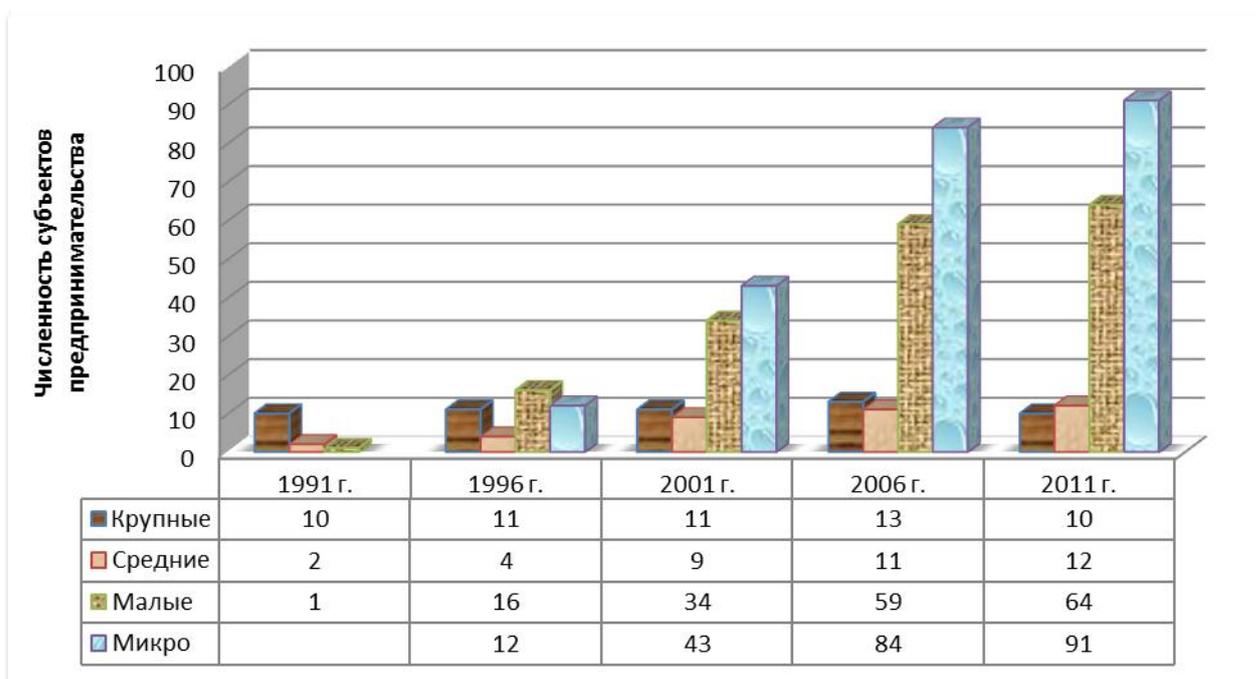


Рисунок 16 – Сравнительный анализ численности категорий субъектов предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области

К 2012 году по причине банкротства было ликвидировано 2 крупных, 2 малых и 3 микропредприятия, а прекратили деятельность по различным обстоятельствам 1 крупное, 2 средних, 4 малых и 6 микропредприятий. После выполнения на начальном этапе задачи сдерживания роста уровня открытой безработицы и бедности, малые и микропредприятия заняли свою социально-экономическую нишу в общей системе многоукладной экономики Мурманской области (рис.17). Именно эти категории бизнес структур на сегодняшний день составили наибольший удельный вес в общей структуре категорий

субъектов предпринимательства в сфере судоремонта региона (36% и 51 % соответственно).

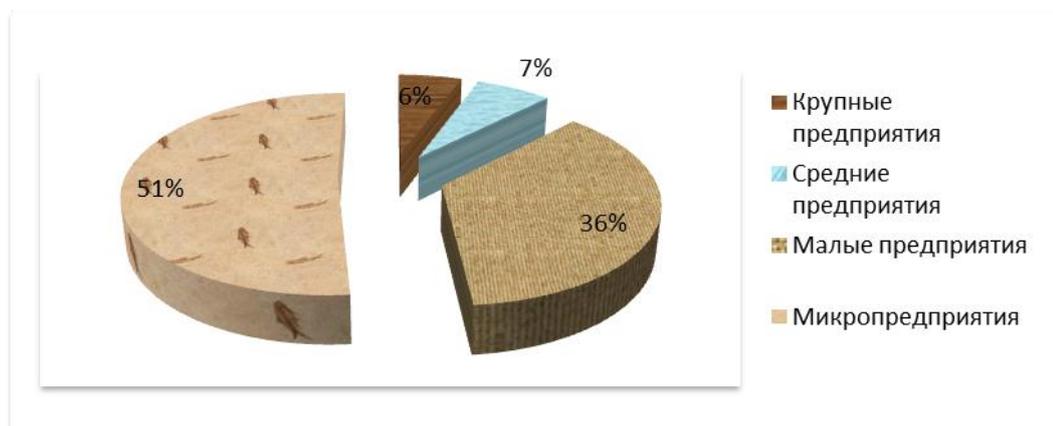


Рисунок 17 – Удельный вес категорий субъектов предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области в 2011 году

Формирование предпринимательства как в России в целом, так и в Мурманской области в частности, сопровождалось регулированием отношений собственности и мероприятиями по приватизации имущества. Это непосредственно оказало влияние на изменения форм собственности (государственной, частной и смешанной) судоремонтных предприятий. Так, если в 1992 году удельный вес частных субъектов предпринимательства составлял 44% (государственных, соответственно, 56%), то к 2012 году этот показатель вырос до 92% (государственных – 7%).

Вместе с тем, около 50% работающего персонала и более 80% общего объёма судоремонта в области приходится именно на субъекты предпринимательства, находящиеся в собственности у государства. Основную долю работы на таких предприятиях ежегодно составляет государственный оборонный заказ.

Одновременно следует отметить, что по состоянию на декабрь 2011 года смешанную форму собственности в регионе имел только 1% предприятий (рис.18).

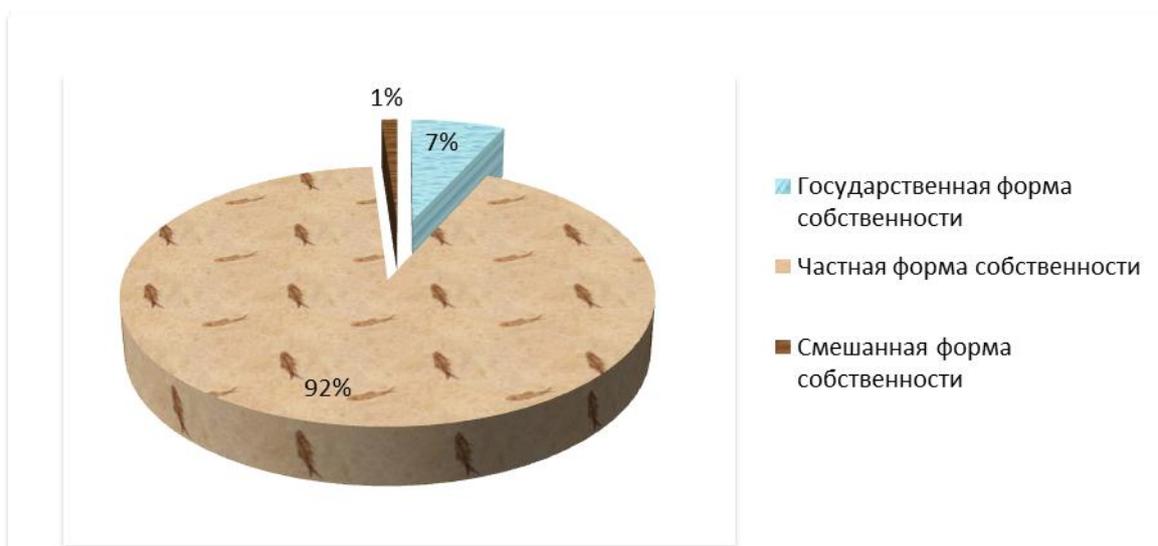


Рисунок 18 – Удельный вес различных форм собственности в сфере судоремонта Мурманской области в 2011 году

Таким образом, в период с 1991 по 2011 гг. преобразования, проведённые в исследуемой сфере Мурманской области, существенно изменили облик судоремонта. Появившиеся различные по масштабам хозяйствования, организационно-правовым формам и формам собственности субъекты судоремонтного предпринимательства сформировали многоукладную экономику региона. Возросшее значение частного сектора стало важным структурным сдвигом в рамках динамично развивающейся предпринимательской деятельности. Становлению и развитию средних и малых форм предпринимательства органами государственной власти всех уровней уделялось особое внимание как одному из приоритетных направлений процесса реформирования.

Однако, для объективной оценки функционирования различных форм предпринимательства в сфере судоремонта, требуются не только сложившиеся пропорции соотношений форм хозяйствования, но и ряд производственных финансово-экономических показателей, дающих возможность осуществить анализ современного состояния и перспектив развития предпринимательских структур сферы ремонта кораблей и судов.

2.2. Оценка функционирования различных форм предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области

За годы проведённых в России рыночных реформ наблюдается общая тенденция роста объёмов производства на судоремонтных предприятиях. Например, объём производства (с учётом НДС) четырёх ведущих хозяйствующих субъектов судоремонта Мурманской области (ОАО «10 судоремонтный завод», ОАО «82 судоремонтный завод», ОАО «35 судоремонтный завод», ОАО «Судоремонтный завод «Нерпа») вырос с 1106399,0 тыс. рублей в 2001 году до 2390936,0 тыс. рублей в 2005 году и до 2676626,0 тыс. рублей в 2010 году, то есть в 2,16 раза и в 2,42 раза, соответственно (рис. 19). Эти изменения связаны не только с увеличением финансирования по государственному оборонному заказу, но и в ряде случаев с сохранением работ в рамках реализации программ утилизации российских и иностранных кораблей, судов и подводных лодок.

Вместе с тем, в целом по Мурманской области¹¹ с 2005 года динамика суммарного объёма производства на судоремонтных предприятиях к началу 2011 года характеризовалась снижением в 1,2 раза. Так, если в 2005 году этот показатель по области (без учёта НДС) составлял 5042963,3 тыс. руб., то в 2008 году – 4562981,2 тыс. руб., в 2009 году – 4913791,7 тыс. руб., а в 2010 году – 4565618,8 тыс. рублей (рис. 20). В 2010 году наибольший удельный вес в общем объёме судоремонтного производства 91,2% занимали хозяйствующие субъекты государственной формы собственности (частной – 5,1%, смешанной – 3,7%). В 2008 году (2009 году) по формам собственности этот показатель составлял: государственная – 87,8% (89,8%); частная – 6,3% (3,8%); смешанная – 5,9% (6,4%) (рис. 21).

¹¹ В настоящем исследовании в ряде случаев за Мурманскую область приведены суммарные сведения, полученные от Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Мурманской области (далее по тексту Территориальный орган или Мурманскстат) и в ходе экспертного опроса автором работы, так как в Территориальном органе не учитывается отчётность ОАО «Судоремонтный завод «Нерпа», ОАО «82 судоремонтный завод», ОАО «35 судоремонтный завод», ОАО «10 судоремонтный завод». Кроме того, по причине отсутствия в Территориальном органе отчётных сведений и других судоремонтных субъектов предпринимательства, представленные Мурманскстатом сведения могут быть не достоверными, как в части касающейся количества судоремонтных предприятий в Мурманской области, так и ряда суммарных показателей их деятельности (объём производства, прибыль (убытки) и др.).

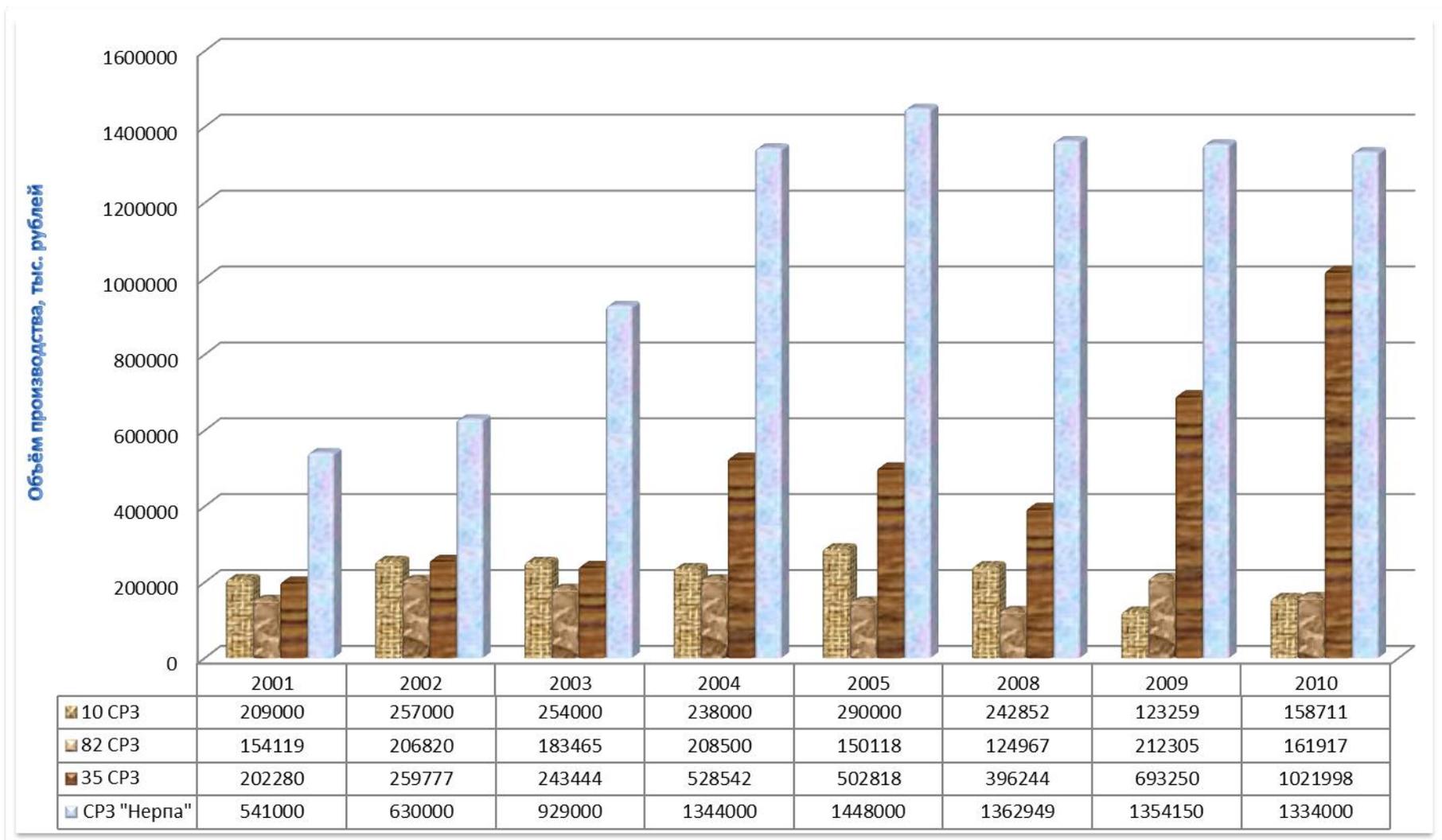


Рисунок 19 – Динамика объёмов производства (с учётом НДС) на основных крупных судоремонтных предприятиях Мурманской области за 2001-2005 [40] и 2008-2010 гг.



Рисунок 20 – Динамика общего объема производства субъектов предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области

За 2008 – 2010 года рост доли хозяйствующих субъектов государственной формы собственности в общем объеме производства судоремонтных предприятий объясняется, прежде всего, увеличением финансирования государственного оборонного заказа, распределяемого преимущественно между предпринимательскими структурами, находящимися в федеральной собственности.

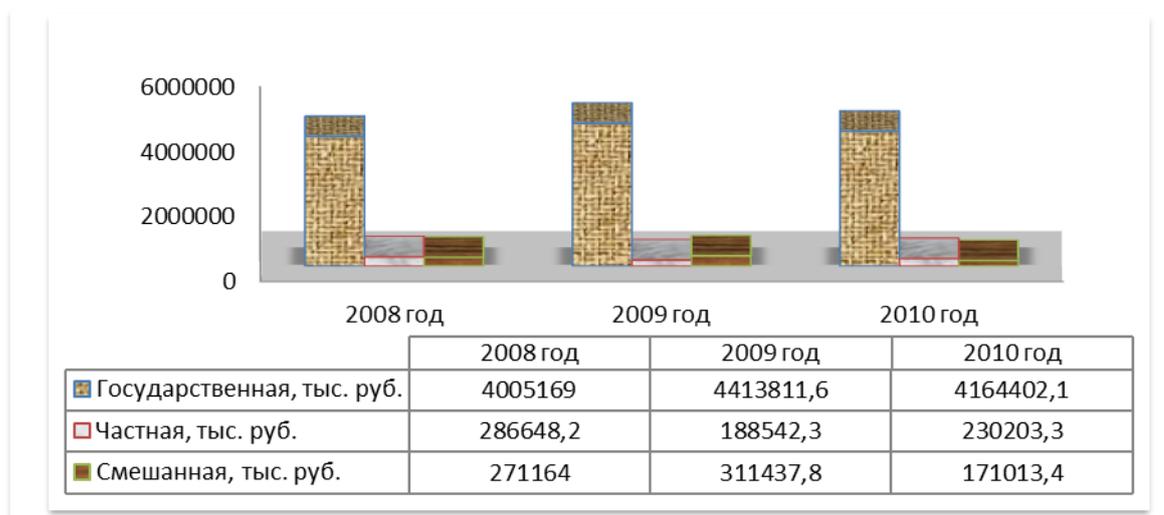


Рисунок 21 – Динамика объема производства (без НДС) субъектов предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области по формам собственности за 2008 – 2010 гг.

В разрезе организационно-правовых форм хозяйствования в 2008 – 2010 годах лидирующие позиции в общем объеме производства занимали открытые акционерные общества, доля которых в среднем составляла от 70,6% до 73,2%. Удельный вес обществ с ограниченной ответственностью и закрытых акционерных обществ изменялся незначительно от 3,8% до 6,3% и от 14,1% до 14,9%, соответственно, от общего объема производства субъектов предпринимательства в сфере судоремонта (рис. 22).

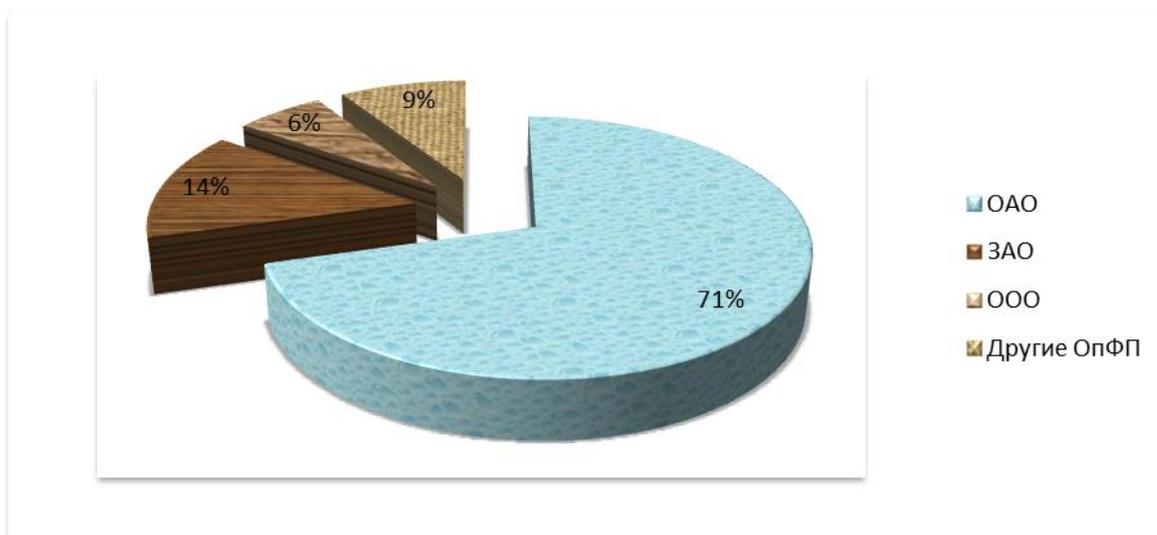


Рисунок 22 – Удельный вес организационно-правовых форм в общем объеме производства субъектов предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области в 2010 году

За крупными предпринимательскими структурами сохранилась главная роль в обеспечении занятости населения в сфере ремонта кораблей и судов. Вместе с тем, в процессе своего поступательного становления и развития активное участие при создании новых рабочих мест за 2008 – 2010 года приняли и субъекты малого предпринимательства.. К 2011 году в Мурманской области общая среднесписочная численность работников судоремонтных предприятий составила 9886 человек, из которых 6581 человек работали на крупных хозяйствующих субъектах, 1758 – на средних, 1547 – на малых и микропредприятиях (рис. 23). Динамика среднесписочной численности ра-

ботников субъектов предпринимательства в сфере судоремонта за 1991, 1995 и 2001 – 2010 года приведена в приложении № 8.



Рисунок 23 – Удельный вес форм предпринимательства по масштабам хозяйствования в среднесписочной численности работников сферы судоремонта Мурманской области в 2010 году

Существенным является вклад исследуемых хозяйствующих субъектов в бюджеты различных уровней. За 2008 – 2010 года суммы налоговых платежей, уплаченных судоремонтными предприятиями, превысили 3086,8 млн. рублей. При этом следует отметить, что из общего количества предприятий, занятых в сфере судоремонта, функционировало с прибылью по данным Мурманскстата в 2008 году 20 субъектов предпринимательства, в 2009 году – 24 субъекта, в 2010 – 18 субъектов (рис. 24).

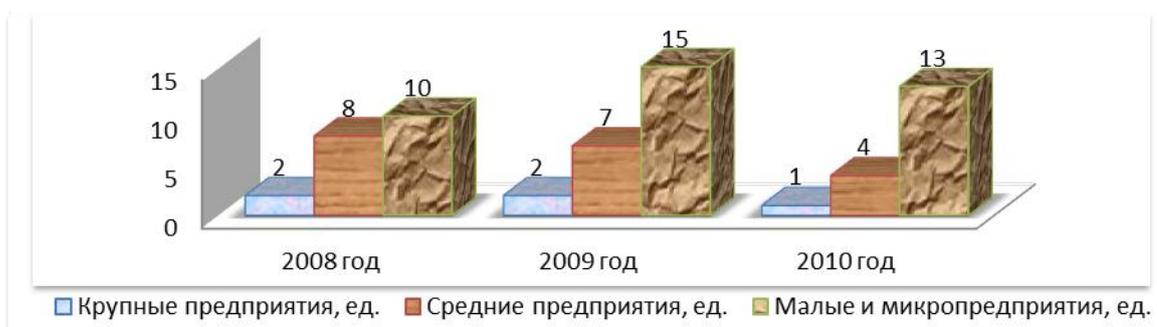


Рисунок 24 – Распределение прибыльных предприятий по масштабам хозяйствования за 2008 – 2010 гг.

Наибольшие суммы убытков с 2008 года (свыше 1820,0 млн. рублей) были отмечены в открытых акционерных обществах (рис. 25). Это связано, прежде всего, с тем, что многие ОАО являясь крупными и средними предприятиями области, не имели возможности осуществлять полную загрузку производственных мощностей и предоставлять недорогие услуги по судоремонту в сравнении с малыми и микропредприятиями иных организационно-правовых форм.

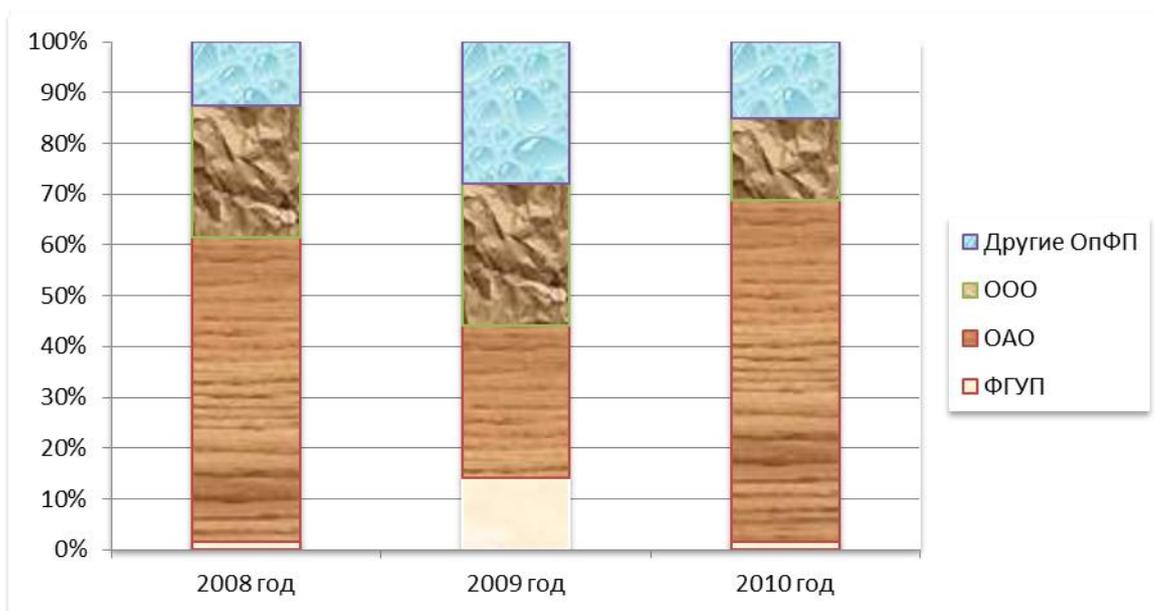


Рисунок 25 – Удельный вес организационно-правовых форм в общей структуре распределения убытков субъектов предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области в 2008 – 2010 гг.

С 2008 года удельный вес ОАО в общей структуре убытков между организационно-правовыми формами предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области вырос с 60% до 65,8%. Одновременно необходимо отметить о снижении удельного веса ООО в общей структуре убытков с 26% в 2008 году до 15,7% в 2010 году. При таких обстоятельствах стагнации производства создаются предпосылки к началу процедуры банкротства хозяйствующих субъектов (например, ОАО «Мурманская судовой верфь» и ОАО «Мурманская судовой верфь – СДП»). Динамика суммарного объёма прибыли и

убытков судоремонтных предпринимательских структур за 2008 – 2010 года представлена на рисунке 26.

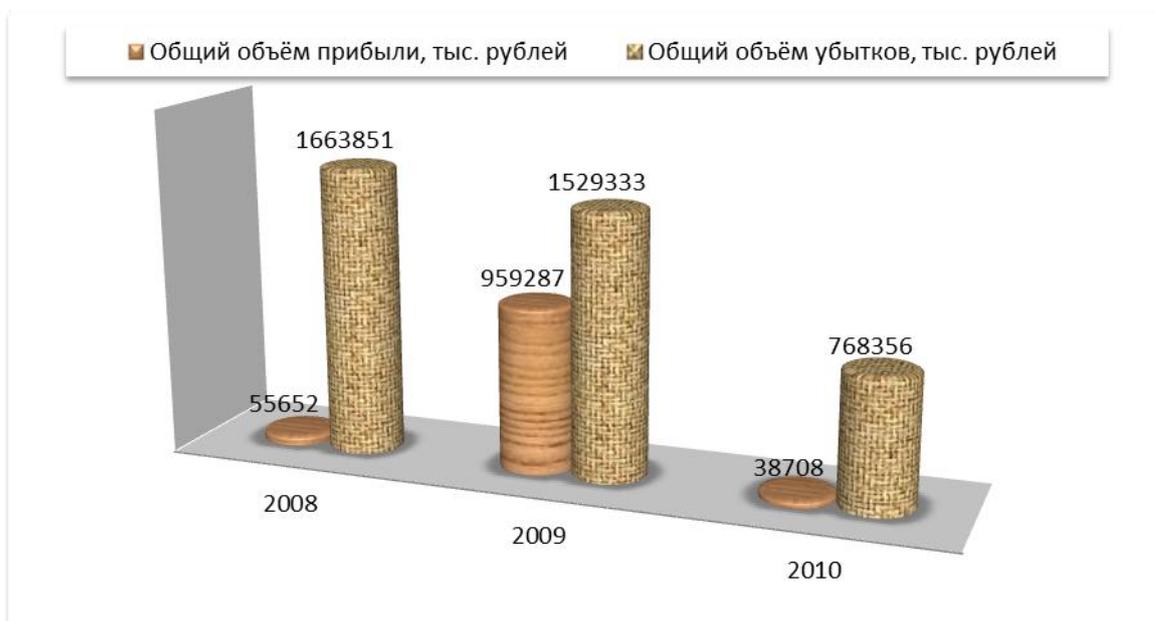


Рисунок 26 – Динамика прибыли и убытков субъектов предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области в 2008 – 2010 гг.

Объёмы дебиторской и кредиторской задолженности судоремонтных субъектов предпринимательства по данным Мурманскстата за 2008-2010 года составляли в среднем 1,8% и 15,2%, соответственно, от объёмов таких задолженностей по Мурманской области в целом (рис.27).

Значительные суммы кредиторской задолженности наблюдались в ОАО и составили в 2008 году 78,3% от общей суммы такой задолженности по судоремонтным предприятиям области, в 2009 году – 83,3%, в 2010 году – 82,3% (рис. 28). При этом, тенденцию к росту кредиторская задолженность приобрела и в ФГУП, несущественно увеличив свою долю в общей сумме задолженности с 6,5% в 2008 году до 6,9% в 2010 году. Динамика снижения кредиторской задолженности была отмечена в ООО с 8,2% в 2008 году до 5,3% в 2010 году от общей суммы такой задолженности по судоремонтным предприятиям региона.

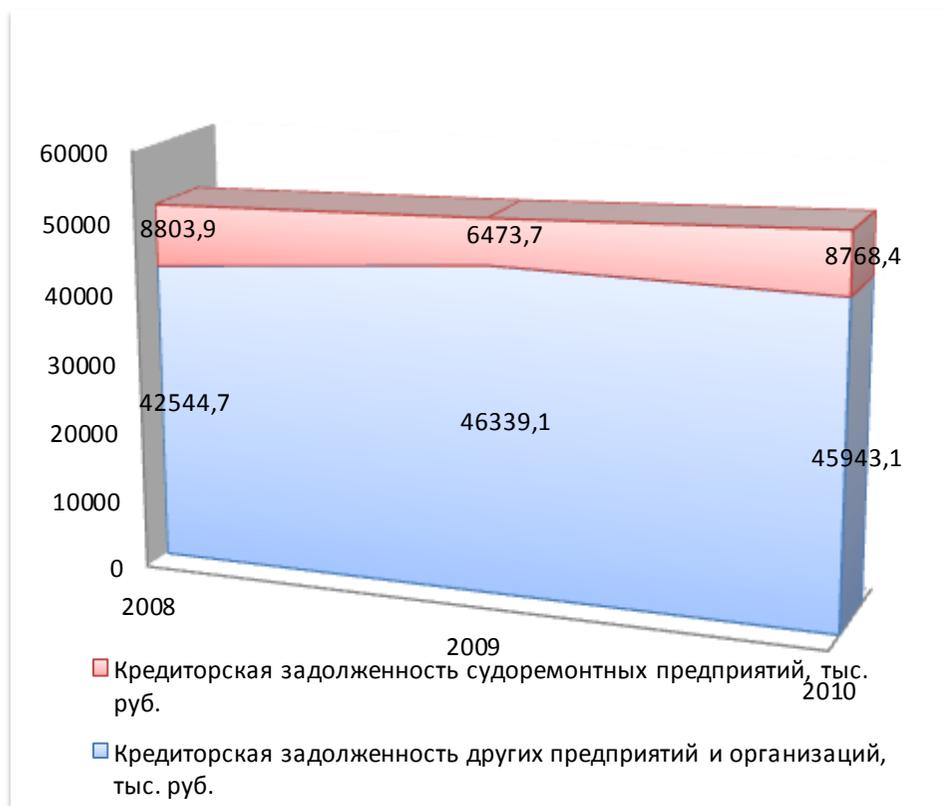


Рисунок 27 – Сравнительный анализ сумм кредиторской и дебиторской задолженности на судоремонтных субъектах предпринимательства и других предприятиях и организациях Мурманской области в 2008 – 2010 годах

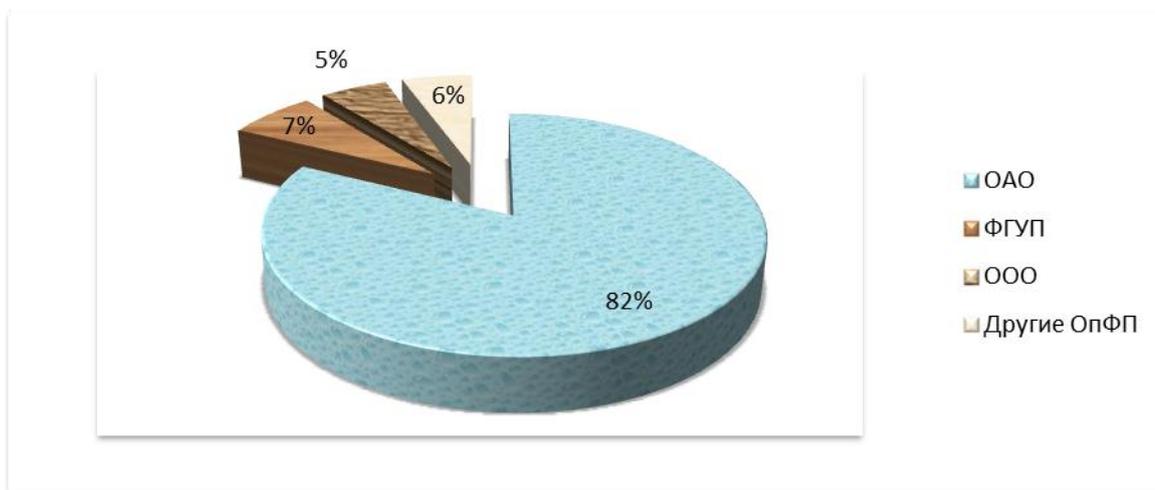


Рисунок 28 – Удельный вес организационно-правовых форм в общей структуре кредиторской задолженности субъектов предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области в 2010 году

Рост к 2011 году суммарных объёмов дебиторской задолженности судоремонтных субъектов предпринимательства объясняется увеличением такой задолженности у открытых акционерных обществ. Так, если в 2008 году доля дебиторской задолженности ОАО в общей сумме этой задолженности по судоремонтным предприятиям области составляла 50,6%, то в 2009 году – 57,6%, а в 2010 году – 69,5% (рис.29).

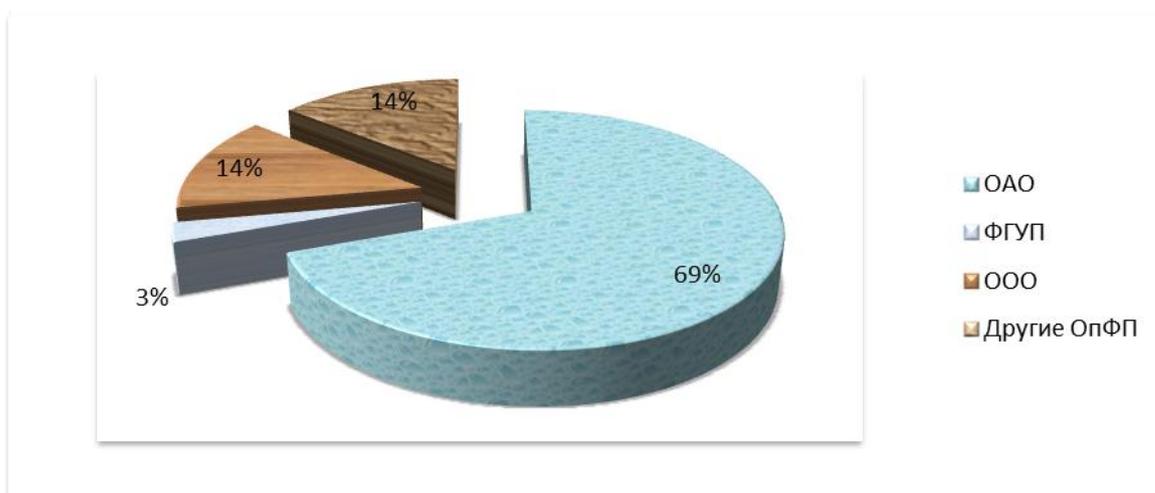


Рисунок 29 – Удельный вес организационно-правовых форм в общей структуре дебиторской задолженности субъектов предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области в 2010 году

Тенденцию к снижению с 2008 года к началу 2011 года имела дебиторская задолженность ФГУП и ООО, уменьшив значения показателя в общей сумме этой задолженности по судоремонтным хозяйствующим субъектам региона почти в два раза с 4,2% и 25,3% в 2008 году до 2,6% и 13,6% в 2010 году, соответственно.

Таким образом, на основании изложенного можно сделать вывод о том, что в Мурманской области основу функционирования сферы судоремонта среди предпринимательских структур составляют крупные субъекты, находящиеся в государственной собственности и имеющие такую организационно-правовую форму хозяйствования как открытое акционерное общество.

Вместе с тем, приведённые сведения показали, что значительные объёмы судоремонтного производства не позволили до настоящего времени предпринимательским структурам, за редким исключением, выгодно продавать свои услуги и успешно конкурировать на внутреннем и мировом рынках судоремонта.

Причинами такого положения дел явились проблемы в развитии субъектов предпринимательства в исследуемом виде экономической деятельности. Накопившиеся негативные явления вызваны слабым уровнем отраслевого менеджмента, технологической отсталостью и рядом других немаловажных причин.

В условиях недостаточных инвестиций и снижения производственных объёмов, российские судоремонтные предпринимательские структуры не имеют оборотных средств для приобретения запасных частей, материалов и сырья. Этим и многим другим проблемам развития предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области посвящён следующий этап исследования.

2.3. Проблемы развития предпринимательства в сфере судоремонта

Развитие судоремонтных предприятий Мурманской области происходит в условиях, когда возникавшие на протяжении последних 20 лет проблемы в исследуемой сфере с течением времени не разрешались и в настоящее время затрудняют работу и становление бизнеса (рис. 30).



Рисунок 30 – Проблемы развития предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области

Для обеспечения прогрессивного развития субъектов предпринимательства требуется квалифицированный персонал работников. Согласно [93] квалифицированный профессионал, носитель знаний, становится главным источником инноваций, определяющих, в конечном счете, глобальную конкурентоспособность социально-экономической системы. Ввиду низкой плотности населения в Мурманской области и экстремальных для проживания человека природно-климатических условий, оказывающих отрицательное

воздействие на здоровье людей, проблема восполнения кадрового потенциала на предприятиях становится одной из главных.

На сегодня, средний возраст рабочего, занятого в сфере ремонта кораблей и судов, составляет от 45 до 49 лет (таблица 10). Молодёжи приходит очень мало [4]. Приближается время, когда значительная часть специалистов-судоремонтников уйдёт на пенсию, а рабочие места занять будет не кому. В Мурманском индустриальном лицее из 8 бывших судоремонтных групп к 2008 году осталась только 1, а остальные выпускают рабочих других специальностей (автомеханики, продавцы и др.). В 2009 году набор на курсы судоремонтников был прекращён. В результате предпринимательские структуры, оказывающие услуги по судоремонту, в перспективе могут вообще лишиться отечественных специалистов, а замену им составят граждане иностранных государств.

Таблица 10 – Сведения о среднем возрасте персонала, занятого в судоремонтном производстве на крупных предприятиях Мурманской области

Наименование субъекта предпринимательства	Средний возраст персонала, занятого в судоремонтном производстве, лет		
	2008 г.	2009 г.	2010 г.
ОАО «10 судоремонтный завод»	45	44	46
ОАО «35 судоремонтный завод»	49	49	49
ОАО «82 судоремонтный завод»	47	47	48
ОАО Судоремонтный завод «Нерпа»	46	45	49

Примечание: по данным ФСГС средний возраст работников, занятых в экономике Мурманской области, составлял: в 2008 году – 39,7 лет, в 2009 году – 38,9 лет, в 2010 году – 40,0 лет

Прекратившееся финансирование строительства и ремонта боевых кораблей, подводных лодок и других судов, входивших в состав отечественного флота, а также свёртывание военных программ в середине 90-х годов XX

века, вынудили российских судовладельцев отдавать предпочтение закупкам и ремонту своих судов за рубежом. Такое положение негативно сказалось на конкурентоспособности субъектов предпринимательства в сфере судоремонта и повлекло за собой снижение уровня использования производственных мощностей, который хотя за последние пять лет и повысился, тем не менее, продолжает оставаться сравнительно не высоким и составляет в среднем от 40 до 60%. (рис.31).

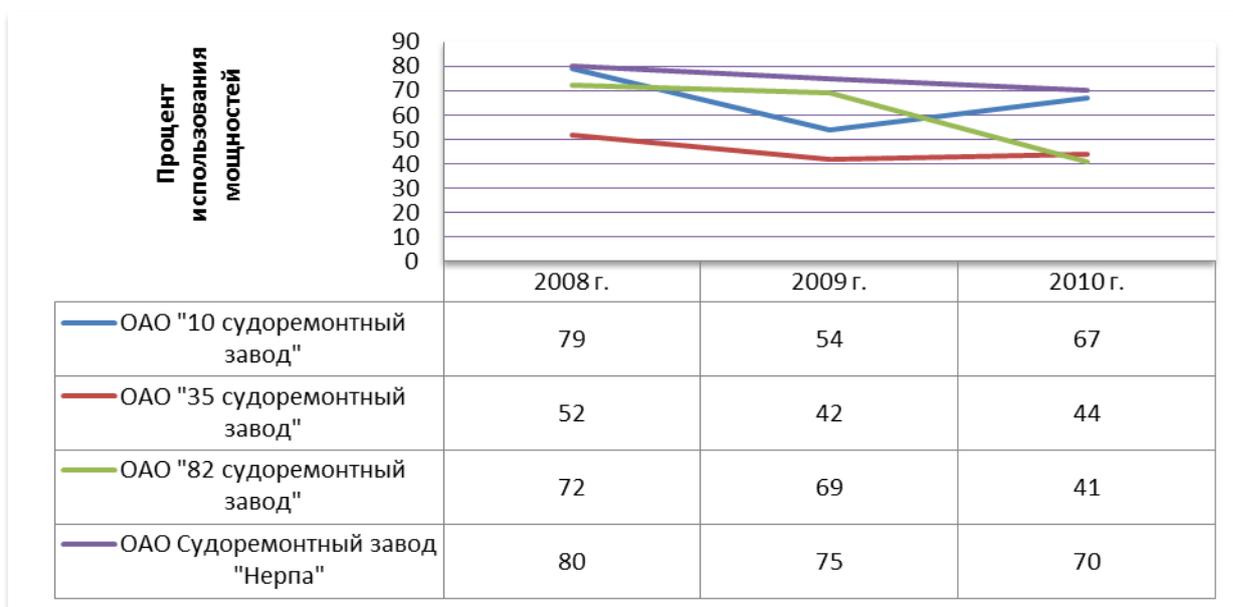


Рисунок 31 – Сведения об использовании производственных мощностей на некоторых крупных субъектах предпринимательства Мурманской области за 2008 – 2010 гг.

Одна из острых проблем развития предпринимательства – это рост цен на электроэнергию, сырьё и тарифы. Так, с 2008 года в Мурманской области цена с налога на добавленную стоимость за 1 кВт выросла к середине 2011 года более чем в 2,3 раза (рис.32). С учётом того, что в составе затрат хозяйствующих субъектов удельный вес расходов на электроэнергию составляет от 10% и выше, повышение цен на оказываемые услуги по ремонту кораблей и судов является процессом неизбежным и одновременно снижающим привлекательность российского судоремонта [106].

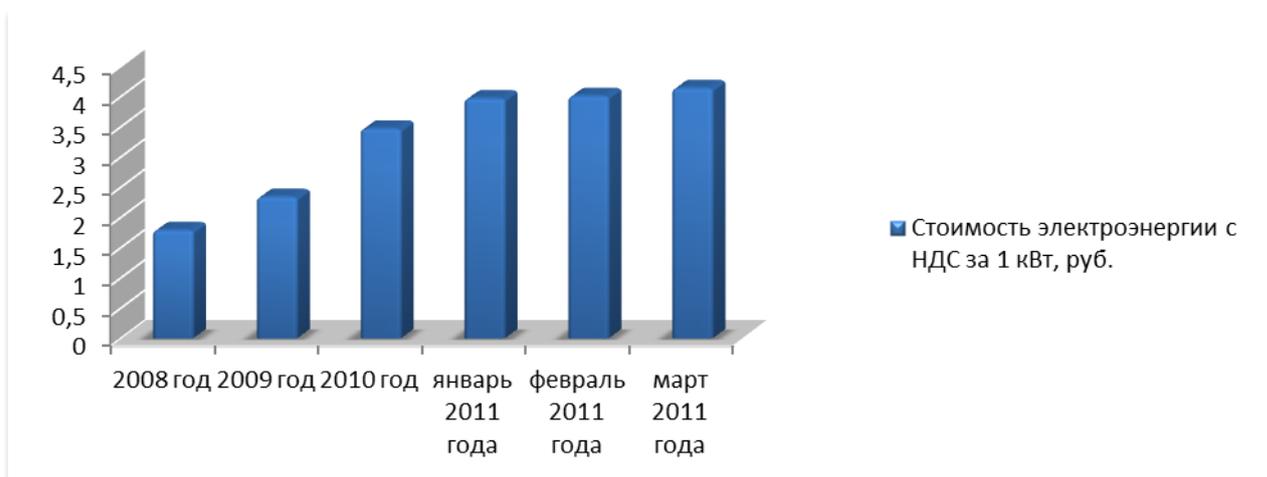


Рисунок 32 – Динамика стоимости электроэнергии за 2008-2011 гг.

При таких обстоятельствах для сохранения существующего объёма судоремонтного рынка в области, актуальной задачей предпринимателей выступает сдерживание цен на услуги либо за счёт отнесения части растущих расходов на электроэнергию на убытки предприятий и уменьшения, в этой связи, прибыли, либо путём сокращения расходов на выплату заработной платы судоремонтников, которая по своему размеру существенно ниже средней заработной платы по Мурманской области (рис.33).

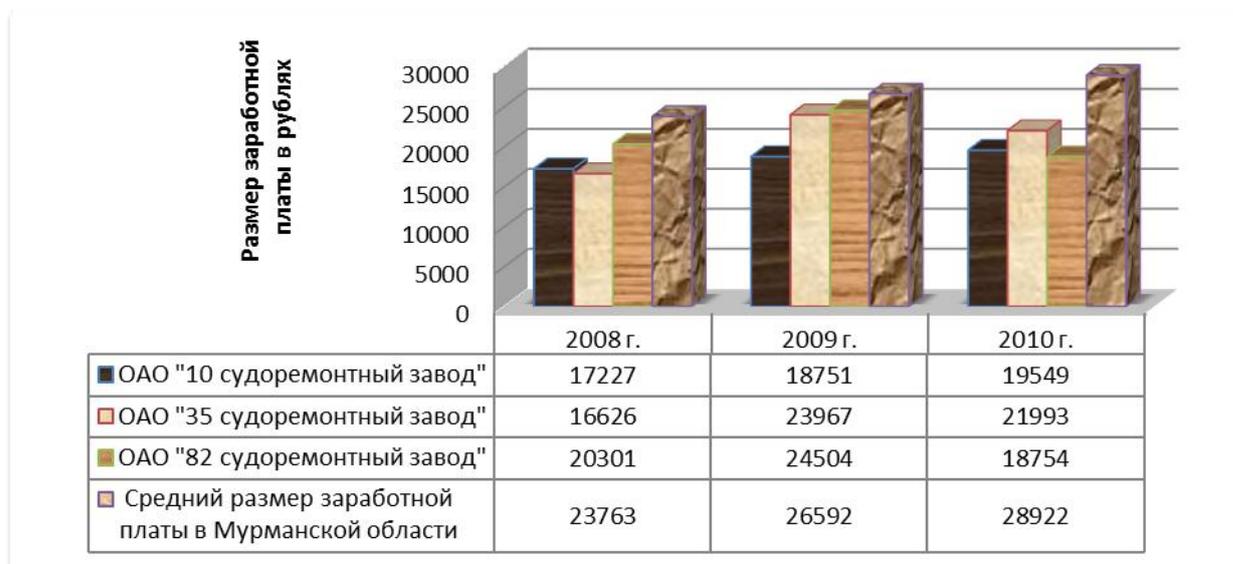


Рисунок 33 – Сведения о средней заработной плате персонала, занятого в судоремонтном производстве на крупных предприятиях Мурманской области за 2008 – 2010 гг.

Несмотря на недостаточное финансирование на протяжении длительного периода времени, ряд крупных предпринимательских структур судоремонта Мурманской области продолжает сохранять ориентацию на государственные оборонные заказы. При этом, необходимо отметить, что к 2011 году суммы денежных средств, выделяемых в рамках государственного оборонного заказа для ремонта кораблей и судов Военно-Морского Флота, приобрели тенденцию к росту. Например, объёмы финансирования Северного флота на эти цели, дислоцированного, преимущественно, на территории области, выросли в 2010 году по сравнению с 2008 годом в 3,2 раза (таблица 11).

Таблица 11 – Объёмы финансирования Северного флота на ремонт кораблей и судов за период 2008 – 2010 гг. (в тыс. руб.)

Состав флота	2008 г.		2009 г.		2010 г.		Всего	
	Сумма	%	Сумма	%	Сумма	%	Сумма	%
НК	249988	61	743665	83	1069555	81	2063208	79
ВФ	47827	12	71593	8	186480	14	305900	11
ГС	86050	21	25637	3	13450	1	125137	6
УПАСР	23790	6	50183	6	48000	4	121973	4
Всего	407655	100	891078	100	1317485	100	2616218	100

Примечание: НК – надводные корабли, ВФ – вспомогательный флот, ГС – гидрометеорологическая служба, УПАСР – управление поисково-спасательных работ.

Кроме того, в рамках государственной поддержки этой категории субъектов предпринимательства, а также в целях улучшения финансового состояния некоторых судоремонтных предприятий отечественного оборонно-промышленного комплекса, государством принимались меры по субсидированию их (предприятий) убыточной деятельности. Так, в 2009 году ОАО «82 судоремонтный завод» получил государственную субсидию в размере 500

млн. рублей, что позволило, хотя и на непродолжительное время, но стабилизировать положение хозяйствующего субъекта.

Требуют решения вопросы обновления в судоремонте основных фондов. Технологическая отсталость характеризуется использованием в течение длительного времени оборудования 1960-1980 годов. В судоремонтном производстве до 2012 года было внедрено незначительное число новых технологических процессов, способствующих снижению издержек с одновременным повышением качества оказываемых услуг [120].

В настоящее время такого уровня техники и технологий ещё хватает для обеспечения нужд судовладельцев, так как их суда этих же лет постройки. Однако, уже через пять лет в Мурманской области ожидается массовая замена судов специализированных флотов на современные, и судоремонтники должны будут закупать новые технологии, испытательные и наладочные стенды и т.д. [12].

Исходя из этого, для наиболее эффективной организации судоремонтной производственной деятельности возникает потребность развития в Мурманской области предпринимательских структур инновационной направленности с качественно новой обновлённой технологической базой на основе нанотехнологий, биотехнологий, энергосбережения, информационных и коммуникационных технологий.

Отечественный рынок судоремонта в течение продолжительного времени находится под существенным влиянием малых судоремонтных предприятий, деятельность которых снизила уровень цен на многие виды ремонта кораблей и судов, что в свою очередь, повлияло на рентабельность и объёмы выполняемых заказов более крупных российских заводов. Например, стоимость норма/часа в 2010 году на предприятии ОАО «База технического обслуживания флота» была в среднем в 1,5 раза ниже, чем на таких крупных предпринимательских структурах Мурманской области как ОАО «35 судо-

ремонтный завод», ОАО «10 судоремонтный завод», ОАО «82 судоремонтный завод».

Крайне актуальными проблемами развития предпринимательства остаются и высокие налоги. Деятельность структур бизнеса по поставке для отечественного судоремонта деталей, узлов, агрегатов и других запасных частей, оборудования, не производящегося в России, необходимо освободить от налога на добавленную стоимость и таможенных пошлин. Такое решение позволит не только судовладельцам вернуть в российские порты часть своих судов, но и, в свою очередь, повысит загрузку производственных мощностей судоремонтных предприятий. А в периоды недостаточной загруженности предпринимательских структур, целесообразно облегчить им налоговую нагрузку по платежам на имущество и землю, направив высвободившиеся денежные средства на приобретение сырья, материалов, запчастей и воспроизводство кадрового потенциала судоремонтной отрасли. Динамика суммарного объема налогов на добавленную стоимость, имущество и землю, уплаченных судоремонтными субъектами предпринимательства Мурманской области за 2008 – 2010 года представлена на рисунке 34.

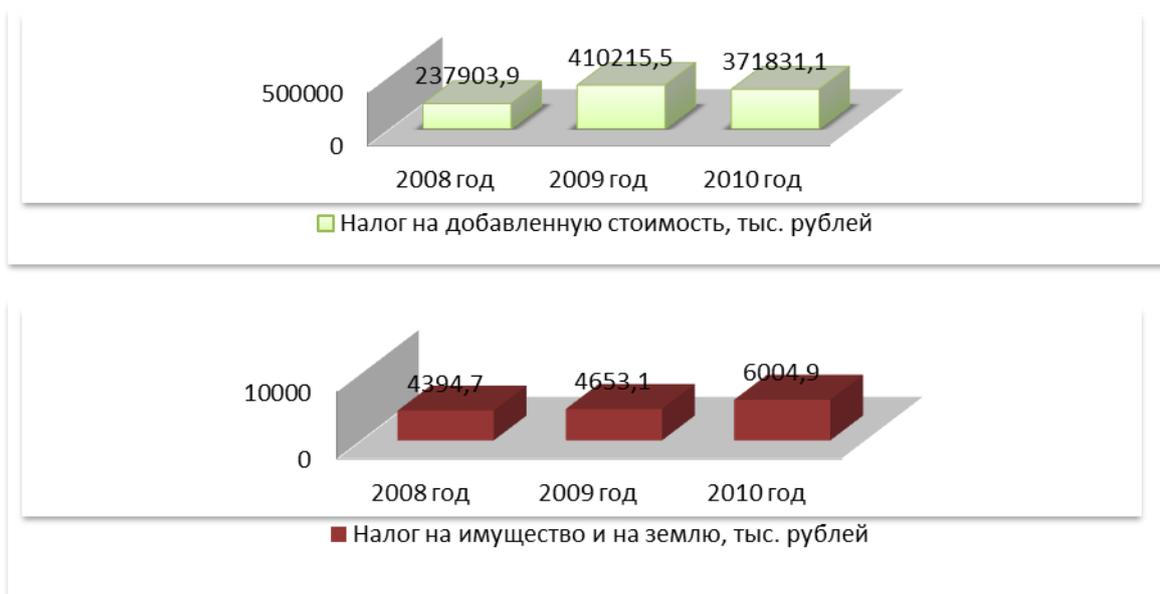


Рисунок 34 – Динамика объема налогов на добавленную стоимость, имущество и землю, уплаченных субъектами предпринимательства Мурманской области в сфере судоремонта за 2008-2010 гг.

Также следует отметить, что в соответствии с Федеральным законом Российской Федерации от 24 июля 2009 года №212-ФЗ с 01 января 2011 года были установленные новые ставки страховых взносов. Для предпринимателей, занятых в сфере судоремонта, применяющих общую систему налогообложения, упрощённую систему налогообложения и переведённых на уплату единого налога на вменённый доход, налоговая нагрузка с 2011 года составила 34%. В результате только на четырёх крупных судоремонтных предприятиях области платежи в бюджеты в 2011 году увеличились на сумму более 7248,9 тыс. рублей в месяц и, соответственно, на сумму более 86987,3 тыс. рублей в год (рис.35).



Рисунок 35 – Сравнительный анализ средних значений расходов некоторых субъектов предпринимательства Мурманской области на оплату труда

В совершенствовании нуждается нормативно-правовая база, регламентирующая порядок сертификации, лицензирования и получения иных разрешительных документов. Например, требуют устранения причины, делающие процедуру захода российских судов в родные порты в сравнении с зарубежными портами неконкурентоспособными как по времени, так и по стоимости.

В целях оперативной обработки судов для исключения ведомственных несогласованностей, необходимо подписание нормативно-правового акта, позволяющего судовладельцам подавать при заходе в порт документы «в одно окно», используя декларативный принцип, по аналогии с процедурой государственной регистрации организаций [100].

Следует подчеркнуть, что в ближайшие годы наметилась реализация совместных с иностранными партнёрами инновационных проектов в сфере судоремонта, что предполагает новый толчок в развитии предпринимательской деятельности.

В ведущих странах мира назревает переход к качественному обновлению технологической базы на основе нанотехнологий, биотехнологий, энергосбережения, информационных и коммуникационных технологий. Возрастают экологические требования к технологическим системам и организации производства [93].

В этой связи в Послании Федеральному Собранию на 2011 год Президента России Д.А. Медведева было отмечено, что «... нам необходимо наращивать экономическую дипломатию, прямо соотнося её результаты с практической отдачей для модернизации ... Внешняя политика должна выражаться сейчас ... в создании на территории России совместных предприятий и появлении качественно недорогих товаров, в увеличении числа современных рабочих мест ...» [69].

Таким образом, для решения проблем развития предпринимательства в сфере судоремонта требуется проведение ряда мероприятий по реорганизации субъектов хозяйствования. Необходимы последовательные преобразования форм предпринимательской деятельности и оптимизация действующих предприятий, то есть модернизация. При таких обстоятельствах Мурманская область должна быть в авангарде этих изменений и занять лидирующие позиции по ремонту кораблей и судов не только на российском, но и на зарубежном рынке оказываемых услуг.

ГЛАВА 3. РАЗВИТИЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В СФЕРЕ СУДОРЕМОНТА МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ

3.1. Основные направления развития предпринимательства в условиях модернизации экономики России

22 декабря 2011 года в своём Послании Федеральному Собранию на 2012 год, Президент России озвучил первые результаты, полученные по приоритетным направлениям модернизации: «...достигнут самый высокий с советских времён уровень финансирования научных исследований и разработок, построена дееспособная система институтов развития, постепенно снижается энергоёмкость российской экономики...». При этом Д.А. Медведев подчеркнул, что «...В России нужно создать максимально широкие возможности для ведения малого и среднего бизнеса, для получения выгод от инноваций и создания миллионов новых высокопроизводительных рабочих мест, для привлечения частных, в том числе иностранных, инвестиций, в создание современной индустрии, высокоэффективного сельского хозяйства, «умной» инфраструктуры, в жилищное строительство, в сектор услуг... Улучшение предпринимательского климата – это наилучший способ обеспечить высокие темпы экономического роста...» [70].

Термин «модернизация» означает приведение чего-либо в соответствие с современным положением дел, которое трактуется как наиболее передовое, результативное [102]. Для реальной модернизации необходимы радикальные институциональные преобразования. Стратегическая линия на модернизацию и привлечение к участию в ней как можно более широкого круга граждан должна сохраняться длительное время [124].

Модернизация страны предполагает смену сложившихся ранее основ взаимодействия и форм совместной деятельности её граждан и представляется ведущим направлением обновления страны, поскольку даёт возможность преодолеть трудности, обусловленные ограниченностью имеющихся факто-

ров производства. Модернизация должна способствовать приведению технологий производства и выпускаемой продукции в соответствие с достигнутыми на современном этапе нормами передовых индустриальных держав [65].

Реализация мероприятий модернизации сопровождается принятием на федеральном и региональном уровнях ряда нормативно-правовых актов, включающих различные программы развития. Например, 08 декабря 2010 года Распоряжением Правительства Российской Федерации №2205-р была утверждена «Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года» (далее по тексту Стратегия), определяющая основные стратегические цели, задачи и перспективные пути развития основных видов экономической морской деятельности. 26 августа 2010 года Постановлением Правительства Мурманской области №383-ПП одобрена стратегия социально-экономического развития Мурманской области до 2025 года [77], а 15 сентября 2010 года Постановлением Правительства Мурманской области №420-ПП/13 утверждена долгосрочная целевая программа «Развитие конкурентоспособности Мурманской области» на 2011-2013 годы.

Стратегия в первую очередь способствует достижению целей национальной морской политики, непосредственно связанных с социально-экономическим развитием Российской Федерации, обеспечением ее государственного суверенитета в территориальном море и внутренних водах, реализацией юрисдикции и защитой суверенных прав на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне, обеспечением безопасности морской деятельности, использованием Российской Федерацией свобод открытого моря [94]. Одновременно, Стратегия направлена и на стимулирование роста активности предпринимательской деятельности, так как содержит основные проблемы и направления развития различных сфер экономической морской деятельности, определённых на основе анализа их развития, основных мировых тенденций, а также прогнозной оценки возможного развития экономической деятельности в целом (приложение № 7).

На территории Мурманской области реализация Стратегии осуществляется в рамках государственных программ, включающих в себя федеральные целевые программы и подпрограммы (например, федеральные целевые программы «Мировой океан» [82], «Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)» (подпрограммы «Морской транспорт» и «Развитие экспорта транспортных услуг») [84], «Развитие гражданской морской техники» на 2009 - 2016 годы [83], «Повышение эффективности использования и развитие ресурсного потенциала рыбохозяйственного комплекса в 2009 - 2014 годах» [80], а также другие федеральные целевые программы, имеющие отношение к экономической деятельности).

В результате проводимых мероприятий по модернизации экономики России, уже к 2014 году в Мурманской области ожидается существенное увеличение количества субъектов предпринимательства, повышение их конкурентоспособности и вклада в социально-экономическое развитие региона. Позитивную тенденцию к росту должен приобрести удельный вес малых и средних предпринимательских структур не только в общем объёме валового регионального продукта, но и в обеспечении занятости и социальных гарантий предпринимателям, а также в доходах бюджетов всех уровней.

Такие результаты по развитию предпринимательства в регионе можно достичь последовательным решением следующих задач [72]:

- сокращение административных барьеров, препятствующих созданию и развитию бизнеса в Мурманской области;
- создание условий, стимулирующих вовлечение различных слоев населения в самозанятость и предпринимательство;
- создание условий для реализации органами местного самоуправления и некоммерческими организациями, выражающими интересы предпринимателей, мероприятий, направленных на развитие предпринимательства на территориях муниципальных образований;

- развитие региональной сети объектов инфраструктуры, включая коммерческие и некоммерческие организации, специализирующиеся на предоставлении услуг различным категориям субъектов предпринимательской деятельности;

- обеспечение доступа к финансовым ресурсам посредством различных финансовых механизмов (микrokредитование, субсидирование, предоставление поручительств и др.);

- реализация концепции кластерного развития предпринимательства в Мурманской области.

При этом, особое внимание федеральных и региональных властей уделено развитию малого и среднего предпринимательства. Например, в [72] предусмотрен комплекс мероприятий по совершенствованию государственного управления развитием бизнеса и реализации проектов и программ в сфере малого и среднего предпринимательства (таблица 12).

Наиболее активно в Мурманской области предпринимательские структуры развиваются в рамках различных функциональных направлений национальной морской политики, что в целом всесторонне способствует успешной модернизации региональных систем морского хозяйства.

Например, в связи с началом активного освоения арктического континентального шельфа возрастает интерес российских и зарубежных инвесторов к разработке морских месторождений, характеризующихся высокими капитальными и эксплуатационными затратами [104]. В этой связи в сентябре 2011 года на заседании Морской коллегии вице-премьер Сергей Иванов высказался о необходимости создания нового океанского незамерзающего российского порта в Заполярье [18].

Таблица 12 – Перечень мероприятий, проводимых в Мурманской области по развитию малого и среднего бизнеса [72]

Мероприятия по совершенствованию государственного управления развитием малого и среднего бизнеса	Мероприятия по реализации проектов и программ в сфере малого и среднего предпринимательства
Организация и проведение научно-исследовательских работ, маркетинговых исследований и социологических опросов по вопросам развития малого и среднего предпринимательства	Организация и проведение регионального конкурса проектов среди некоммерческих организаций, выражающих интересы предпринимателей
Разработка мер по устранению административных барьеров в сфере малого и среднего предпринимательства, а также мер по стимулированию предпринимателей к выходу «из тени»	Реализация проектов по созданию и развитию объектов инфраструктуры предпринимательства, в т.ч. развитие ЕвроИнфоКорреспондентского центра, создание др. организаций
Развитие финансовых механизмов поддержки субъектов малого и среднего бизнеса и объектов инфраструктуры предпринимательства, в т.ч. предоставление микрозаймов, субсидий, грантов	Организация конкурсов среди предпринимателей
Организация и проведение мероприятий по вопросам предпринимательской деятельности совместно с представителями бизнеса	Пропаганда и популяризация предпринимательской и инновационной деятельности и семейного бизнеса, разработка телепрограмм, издание брошюр, буклетов и т.п.
Совершенствование действующих, разработка и внедрение новых механизмов финансовой, имущественной, правовой, информационной, и иной поддержки предпринимателей	Предоставление субсидий на создание и ведение реестра субъектов малого и среднего предпринимательства – получателей государственной поддержки
Подготовка и переподготовка кадров для малого и среднего бизнеса, развитие системы их поддержки, включая проведение тренингов курсов для начинающих предпринимателей	Предоставление субсидий из областного бюджета бюджетам муниципальных образований Мурманской области на реализацию муниципальных программ развития малого и среднего бизнеса
Содействие в организации выставок, ярмарок, презентаций, организация коллективных стендов субъектов малого и среднего предпринимательства	

Потребность в строительстве нового порта вызвана отсутствием в регионе терминалов для приёмки и отгрузки сжиженного природного газа, а соответствие района губы Териберская основным требованиям для приёма танкеров-газовозов определило его месторасположение. В районе строительства порта намечено создание портовой инфраструктуры, включая строительство районов приёма грузов, баз портофлота, бункеровочной нефтебазы, базы технического обслуживания флота, ремонтно-гаражных мастерских, а также всего спектра объектов инженерной инфраструктуры, в том числе трансформаторных подстанций, водозабора, очистных сооружений, других объектов и коммуникаций [52].

На территории Мурманского морского порта предполагается строительство контейнерного терминала, модернизация действующих и возведение новых портовых мощностей по приёму, обработке и перевалке насыпных и наливных грузов. Кроме того, будет возможна сборка буровых платформ, что имеет большое значение для успешного освоения шельфовых углеводородных месторождений, создания новых рабочих мест и стимулирования роста числа субъектов предпринимательской деятельности [64].

Серьёзное внимание развитию и функционированию необходимой транспортной инфраструктуры в целях выполнения производственных планов и сбыта готовой продукции уделяет ОАО «Норильский никель». Компанией было принято решение по созданию собственного перегрузочного терминала в Мурманске. В рамках реализации программы по капитальной реконструкции и модернизации Мурманского терминала, в течение 2010 года компанией проведена реконструкция причала №1, выполнен основной объём работы по строительству железнодорожных путей. Также, инициирован ряд инвестиционных проектов по строительству собственного флота акционерного общества и обновлению подъёмно-транспортного оборудования [9].

Кроме того, возрастает заинтересованность крупного бизнеса в реализации проектов на территории Мурманской портовой особой экономической

зоны. В настоящее время законодательством предусмотрен целый ряд налоговых и таможенных преференций, включая освобождение резидентов указанной зоны от уплаты таможенных пошлин, акцизов и налога на добавленную стоимость по основной деятельности. В портовой особой экономической зоне (далее по тексту ПОЭЗ) предполагается действие удобного режима администрирования, предусматривающего предоставление резидентам наиболее важных и востребованных ими услуг в режиме «одного окна» [118].

Так, крупными субъектами предпринимательства реализуется проект «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» в благоприятных экономических условиях, предоставляемых особой экономической зоной (далее по тексту ОЭЗ). В регионе ожидается получение около 150 млрд. рублей частных инвестиций и свыше 50 млрд. рублей из федерального бюджета. Среди потенциальных инвесторов Мурманского транспортного узла называют угледобывающую компанию «Кузбассразрезуголь» и холдинг «Сибирский деловой союз», в который входит 60 компаний различного профиля [19].

Вместе с тем, у инвесторов не созданы равные условия для конкуренции с морскими портами соседних стран. К основным факторам, препятствующим притоку инвестиций в ПОЭЗ, следует отнести:

- смешение полномочий различных органов власти (на практике существует вероятность возникновения ситуации когда часть территории морского порта будет функционировать и управляться в режиме ПОЭЗ, а другая часть – в режиме обычного порта);

- земельные правоотношения (ограничение на использование земельных участков для соответствующего вида деятельности сужает возможности для осуществления предпринимательской деятельности на территории ПОЭЗ);

- ограничения по видам деятельности на территории ПОЭЗ (запрет на территории ОЭЗ на разработку месторождений полезных ископаемых, их до-

бычу и металлургическое производство, переработку полезных ископаемых, производство и переработку подакцизных товаров);

- ограничения по составу резидентов ПОЭЗ (в качестве резидентов не могут осуществлять хозяйственную деятельность на территории ПОЭЗ индивидуальные предприниматели и унитарные предприятия);

- ограничение на создание филиалов и представительств;

- отсутствие «льготного режима» для строительства сопутствующей инфраструктуры (для эффективной реализации предпринимателем всей цепочки необходимых действий, связанных с перемещением товаров через территорию ОЭЗ, необходимо строительство резидентом объектов транспортной и энергетической инфраструктуры за пределами ПОЭЗ, при таком строительстве особый режим осуществления предпринимательской деятельности не действует);

- размер капитальных вложений (обязательство потенциального резидента по осуществлению капитальных вложений является непременным условием заключения соглашения об осуществлении предпринимательской деятельности на территории ПОЭЗ);

- размер обеспечения уплаты таможенных пошлин и налогов (соглашение об осуществлении предпринимательской деятельности в ПОЭЗ не может быть заключено без представления резидентом в таможенный орган обеспечения уплаты таможенных пошлин и налогов) [34].

Поэтому, одной из главных задач является создание не только территорий с благоприятным для бизнеса климатом, но и условий для развития бизнеса, локализованного на этих территориях [34].

Также, в процессе реализации мероприятий по модернизации экономики России, важная роль принадлежит внедрению на предприятиях передовых научно-технических и технологических разработок. Однако, в настоящее время денежные средства не направляются на обеспечение ускоренной модернизации и создание современной технологической и кадровой базы, а вы-

возьются из страны за рубеж или вкладываются в формируемые некие резервные фонды [6].

Для того чтобы бизнес «заработал» в инновационной сфере, требуется выполнение комплекса задач: создание условий для возникновения спроса на инновационный продукт; обеспечение доступа к финансовым и кредитным ресурсам; повышение качества инновационной сферы и инновационного бизнеса; развитие инфраструктуры инновационного бизнеса, повышение эффективности технопарков, технополисов и бизнес-инкубаторов; совершенствование патентного законодательства, системы защиты авторских и смежных прав [107].

В условиях преодоления последствий кризиса и связанных с ним ограничений бюджетного финансирования, многие проекты модернизации национальной экономики сложно реализовать без привлечения частных инвестиций. Поэтому, одним из главных векторов инвестиционной политики Российской Федерации в области экономической деятельности в настоящее время становится государственно-частное партнёрство (далее по тексту ГЧП).

К основным формам ГЧП относятся: концессии; инвестиционный фонд; особые экономические зоны; различные виды договоров. Помимо МТУ, использование государственно-частного партнёрства в Мурманской области предусматривается в ходе строительства на восточном берегу Кольского залива контейнерного терминала, создания логистического центра, строительства железнодорожной ветки Выходной – Лавна, строительства 10 железнодорожных станций и парков, на западном берегу – строительства терминалов по перевалке угля, нефти и нефтепродуктов. Использование ГЧП предполагается и в дальнейшем. Общий объём финансирования на эти цели составляет 404,4 млрд. рублей, в том числе из федерального бюджета – 99,5 млрд. рублей, внебюджетных источников – 304,9 млрд. рублей [23].

Необходимо отметить, что развитие предпринимательства в Мурманской области осуществляется и в сфере судоремонта. Например, в состав ОСК в июле 2010 года был включён малый хозяйствующий субъект ОАО «База технического обслуживания флота». В результате этого на территории области количество предприятий, входящих в состав ОАО «Объединённая судостроительная корпорация» и осуществляющих свою предпринимательскую деятельность в акватории Кольского залива, увеличилось до пяти.

Вместе с тем, проведённые во второй главе настоящего исследования анализ и оценка функционирования некоторых предпринимательских структур ОСК, позволили сделать вывод о назревшей потребности проведения очередных преобразований и оптимизации судоремонтных предприятий корпорации, дислоцированных в Мурманской области.

Таким образом, реализация мероприятий модернизации экономики России осуществляется путём выполнения множества проектов и программ, утверждённых и одобренных различными нормативно-правовыми актами федерального и регионального масштаба.

Отражённые в этих документах основные направления развития предпринимательства в различных видах экономической деятельности не только способствуют росту предпринимательской активности населения и конкурентоспособности хозяйствующих субъектов, но и позволяют определить перспективы развития предпринимательства Мурманской области в сфере судоремонта.

3.2. Перспективы развития предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области

В своём Послании Федеральному Собранию Президент России Д.А.Медведев отметил, что «...модернизация создаёт умную экономику, но модернизация требует и умной политики, обеспечивающей условия для всестороннего обновления жизни общества». Процесс модернизации сферы судоремонта был спланирован ещё в 2007 году и предусмотрен «Стратегией развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и дальнейшую перспективу», утверждённой приказом Министра промышленности и энергетики Российской Федерации от 06 сентября 2007 года №354 (далее по тексту Стратегия развития). В 2011 году наступил второй этап реализации Стратегии развития (2011 – 2015 годы), основной целью которого является широкомасштабная модернизация и техническое перевооружение субъектов предпринимательства и создание новых объектов научно-производственной базы [89].

Реализация Стратегии развития требует решение комплекса задач, сгруппированных по трём направлениям:

- развитие научно-технического и производственного потенциала, комплексная модернизация и техническое перевооружение предпринимательских структур;
- законодательное и нормативно-правовое обеспечение развития сферы судоремонта;
- структурные преобразования и оптимизация потенциала субъектов предпринимательской деятельности.

В этой связи, на судоремонтные предпринимательские структуры, возлагаются: расширение экспорта услуг судоремонта; подготовка к освоению новых видов ремонта кораблей и судов; разработка, дальнейшее развитие и освоение важнейших технологий; комплексная модернизация, реконструкция и техническое перевооружение.

Главная цель модернизации судоремонта заключается в создании нового конкурентоспособного облика судоремонтных субъектов предпринимательства на основе технического перевооружения, оптимизации производственных мощностей и развитии научно-технического потенциала для полного удовлетворения потребителей в услугах по ремонту кораблей и судов.

Одно из направлений реализации Стратегии развития – проведение структурных преобразований и оптимизация потенциала субъектов предпринимательской деятельности. Это позволит создать условия для сохранения и развития высокотехнологичных производств и конкурентоспособных предприятий, обеспечивающих удовлетворение потребностей в ремонте кораблей и судов на внутреннем и мировом рынках.

Преобразования и оптимизация предполагают объединение хозяйствующих субъектов судоремонта в группы для достижения поставленных целей и концентрации совместных усилий в рамках обеспечения экономической морской деятельности. На практике это приводит к созданию корпораций (концернов, холдингов и т.п.) и кластеров.

Первый способ объединения в корпорации (концерны, холдинги и т.п.) заключается в создании юридического лица для осуществления хозяйственной деятельности на рынке товаров и услуг. Так, Указом Президента Российской Федерации от 21 марта 2007 года №394, в целях сохранения и развития научно-производственного потенциала оборонно-промышленного комплекса, обеспечения безопасности и обороноспособности государства, концентрации интеллектуальных, производственных и финансовых ресурсов при реализации проектов строительства кораблей и подводных лодок для Военно-Морского Флота, а также развития гражданского судостроения, освоения континентального шельфа и мирового рынка морских перевозок создано открытое акционерное общество «Объединённая судостроительная корпорация».

Общей характерной чертой корпораций (концернов, холдингов и т.п.) является централизация основных функций управления, ведение самостоятельной хозяйственной деятельности, а также наличие отдельного штата сотрудников. При этом, данный способ объединения коммерческих структур имеет свои недостатки, к которым необходимо отнести, прежде всего: значительные расходы на содержание отдельных аппаратов сотрудников; временами возникающее несоответствие целей руководств корпорации (концерна, холдинга) и предприятий (учреждений, организаций), входящих в состав объединения; работа руководящего состава корпорации (концерна, холдинга) с максимальной выгодой для себя.

Открытое акционерное общество «Объединённая судостроительная корпорация» имеет свою структуру, в которую включены пять субъектов предпринимательства Мурманской области, в том числе ОАО «Судоремонтный завод «Нерпа», ОАО «База технического обслуживания флота», ОАО «10 судоремонтный завод», ОАО «82 судоремонтный завод», ОАО «35 судоремонтный завод» [109, 110].

Анализ и оценка функционирования названных хозяйствующих субъектов, проведённые во второй главе настоящего исследования, показали, что, несмотря на увеличение в 2010 году по сравнению с 2001, 2005 и 2008 годами объёмов судоремонтного производства, (в основном за счёт ОАО «Судоремонтный завод «Нерпа» и ОАО «35 судоремонтный завод»), к началу 2011 года суммарный размер кредиторской задолженности составил 7030923,0 тыс. рублей (рост в сравнении с 2008 годом в 1,06 раза, с 2005 годом – в 2,54 раза, с 2001 годом – в 4,29 раза), дебиторской задолженности – 834996 тыс. рублей (рост в сравнении с 2008 годом в 1,86 раза, с 2005 годом – в 1,73 раза, с 2001 годом – в 1,28 раза), а балансовых убытков за 2010 год – 518022 тыс. рублей (за 2008 год – 992137 тыс. рублей, за 2009 год – 305358 тыс. рублей). То есть, на протяжении последних четырёх лет имели место неконтролируемый рост дебиторской и кредиторской задолженностей, непогашенных в

установленные сроки, и устойчивая тенденция к снижению показателей эффективности всех предприятий, включённых в структуру ОСК и расположенных в Мурманской области.

Вместе с тем, современные тенденции мировой экономики таковы, что на первый план выходят критерии конкурентоспособности, обеспечивающей стабильность функционирования субъектов предпринимательства на рынке в долгосрочном периоде [87, с.142]. Однако, при имеющихся место неудовлетворительных показателях деятельности судоремонтных предпринимательских структур области, входящих в состав ОСК, нехватке у них оборотных средств, а также высоком уровне дебиторской и кредиторской задолженностей, предприятия объективно обладают низкой конкурентоспособностью на внутреннем и внешнем рынках ремонта кораблей и судов. Поэтому для повышения конкурентоспособности ОСК в целом и составных частей её структуры, требуется проведение реструктуризации – изменения структуры корпорации или составляющих элементов, формирующих в целом бизнес юридического лица.

Реструктуризация предприятий в соответствии с современными требованиями рыночной конъюнктуры способствует значительному повышению корпоративного иммунитета и, следовательно, конкурентоспособности субъекта предпринимательства [87, с.143].

Различают две формы реструктуризации – оперативную и стратегическую. В основе этой классификации лежат целевые установки и стратегия хозяйствующего субъекта. В случае, если изменение структуры предприятия осуществляется с использованием широкого спектра инструментария (от сокращения и «выпрямления» издержек до продажи бизнеса), за счёт внутренних источников и в целях финансового оздоровления либо улучшения платёжеспособности, то это оперативная реструктуризация. Она формирует фундамент для проведения стратегической реструктуризации и в кратко-

срочной перспективе стимулирует рост результатов деятельности субъекта предпринимательства.

Стратегическая реструктуризация проводится для повышения инвестиционной привлекательности предприятия. В долгосрочной перспективе процесс структурных изменений обеспечивает рост конкурентоспособности юридического лица, его внешнего финансирования и рыночной стоимости собственного капитала.

В зависимости от масштаба охвата изменений структуры оперативная или стратегическая реструктуризация может быть частичной (затрагивает преобразования одного или нескольких элементов хозяйствующего субъекта) и комплексной (носит характер поэтапных преобразований всех элементов хозяйствующего субъекта).

К началу 2012 года из пяти судоремонтных субъектов предпринимательства, расположенных в Мурманской области и входящих в состав ОСК, два предприятия являлись филиалами ОАО «Центр судоремонта «Звёздочка» – ОАО Головной филиал «Судоремонтный завод «Нерпа» и ОАО Филиал «35 судоремонтный завод». ОАО «82 судоремонтный завод», ОАО «10 судоремонтный завод» и ОАО «База технического обслуживания флота» функционировали на правах самостоятельных хозяйствующих субъектов с подчинённостью руководству корпорации (рис. 36).

Предлагаемый вариант частичной оперативной реструктуризации ОСК заключается в проведении реорганизации путём сокращения четырёх хозяйствующих субъектов (ОАО «82 судоремонтный завод», ОАО Филиал «35 судоремонтный завод», ОАО «10 судоремонтный завод» и ОАО «База технического обслуживания флота») и создании в акватории Кольского залива Мурманской области на базе ОАО Головного филиала «Судоремонтный завод «Нерпа» нового одноимённого предприятия с тремя ремонтными районами в городах Мурманск (на базе ОАО «35 СРЗ»), Полярный (на базе ОАО

«10 СРЗ»), посёлке Росляково (на базе ОАО «82 СРЗ») и плавремплощадки в городе Мурманск (на базе ОАО «БТОФ») (рис.37).



Рисунок 36 – Составные элементы существующей структуры ОАО «Объединённая судостроительная корпорация»

В результате проведения реструктуризации существует возможность в масштабах нового субъекта предпринимательства сократить расходы на содержание административно-управленческого аппарата (далее по тексту АУА) реорганизуемых СРЗ. Так, по состоянию на 01 января 2011 года численность АУА ОАО Головного филиала «Судоремонтный завод «Нерпа» составляла 317 сотрудников при среднесписочной численности работников предприятия в 2010 году 1855 человек (17% от общего числа работников). В 2009 году этот показатель составлял 16,2% (347 сотрудников АУА при среднесписоч-

ной численности работников 2140 человек), а в 2008 году – 15,7% (371 сотрудник АУА при среднесписочной численности работников 2357 человек). Средний размер заработной платы сотрудника АУА в 2008 – 2010 годах составлял 21857 рублей (приложение № 9).



Рисунок 37 – Вариант проведения частичной оперативной реструктуризации ОАО «Объединённая судостроительная корпорация»

Рассмотрим аналогичный показатель на предлагаемых для реорганизации субъектах предпринимательства. По состоянию на 01 января 2011 года численность АУА ОАО «10 судоремонтный завод» составляла 196 сотрудников при среднесписочной численности работников предприятия в 2010 году 521 человек (37,6% от общего числа работников). В 2009 году этот показатель составил 36,8% (221 сотрудник АУА при среднесписочной численности работников 601 человек), а в 2008 году – 36% (242 сотрудника АУА при

среднесписочной численности работников 672 человека). Средний размер заработной платы сотрудника АУА на предприятии в 2008 – 2010 годах составлял 22431 рубль (приложение № 10).

К началу 2011 года численный состав АУА ОАО «35 судоремонтный завод» составлял 275 сотрудников при среднесписочной численности работников предприятия в 2010 году 835 человек (32,9% от общего числа работников). В 2009 году этот показатель составил 30,7% (274 сотрудника АУА при среднесписочной численности работников 892 человека), а в 2008 году – 27,9% (258 сотрудников АУА при среднесписочной численности работников 925 человек). Средний размер заработной платы сотрудника АУА на предприятии в 2008 – 2010 годах составлял 23722 рубля (приложение № 11).

Численность АУА ОАО «82 судоремонтный завод» по состоянию на 01 января 2011 года составляла 171 сотрудник при среднесписочной численности работников предприятия в 2010 году 613 человек (27,9% от общего числа работников). В 2009 году этот показатель составил 28,6% (178 сотрудников АУА при среднесписочной численности работников 623 человека), а в 2008 году – 28,8% (193 сотрудника АУА при среднесписочной численности работников 671 человек). Средний размер заработной платы сотрудника АУА на предприятии в 2008 – 2010 годах составлял 25677 рублей (приложение № 12).

Усиление состава административно-управленческого аппарата реорганизуемого ОАО Головного филиала «Судоремонтный завод «Нерпа» можно осуществить за счёт АУА ОАО «База технического обслуживания флота».

В результате проведения частичной оперативной реструктуризации судоремонтных предпринимательских структур (расчётная дата начала реструктуризации – 01 января 2013 года), входящих в состав ОСК и расположенных в акватории Кольского залива Мурманской области, в краткосрочном периоде от оптимизации численности работников путём ча-

стичного сокращения АУА реорганизуемых СРЗ можно получить экономический эффект на сумму свыше 302,8 млн. рублей (таблица 13).

Таблица 13 – Расчёт экономического результата от проведения частичной оперативной реструктуризации судоремонтных предпринимательских структур, входящих в состав ОСК

№ п/п	Наименование показателя	Значение	Экономический ре-		Итого за 2013-2014 года
		показателя	зультат	зультат	
		2012	2013	2014	
<i>ОАО «10 судоремонтный завод»</i>					
1	Средняя заработная плата АУА, руб.	24 615	28947240	57894480	86841720
2	Доля сотрудников АУА в общей числ-ти персонала, %	37,6	x	x	x
3	Численность АУА, чел.	196	x	x	x
<i>ОАО «82 судоремонтный завод»</i>					
1	Средняя заработная плата АУА, руб.	27 651	28369926	56739852	85109778
2	Доля сотрудников АУА в общей числ-ти персонала, %	27,9	x	x	x
3	Численность АУА, чел.	171	x	x	x
<i>ОАО «35 судоремонтный завод»</i>					
1	Средняя заработная плата АУА, руб.	26 431	43611150	87222300	130833450
2	Доля сотрудников АУА в общей числ-ти персонала, %	32,9	x	x	x
3	Численность АУА, чел.	275	x	x	x
Всего за ОАО «Объединённая судостроительная корпорация», руб.					302784948

Примечание: в таблице 13 приведены значения показателей по состоянию на 01 января 2011 года и в течение 2011 года могли быть изменены.

Помимо сокращения сотрудников АУА реорганизуемых СРЗ, в процессе изменений структуры ОАО «Объединённая судостроительная корпорация» могут быть использованы и иные методы реструктуризации, например реструктуризация дебиторской и кредиторской задолженностей (признание задолженностей недействительными, погашение задолженностей с максимальным экономическим эффектом и минимальными издержками, и т.д.),

имущественного комплекса (консервация, сдача в аренду, продажа активов и т.д.) и ряд других.

Реализация проекта частичной оперативной реструктуризации осуществима в несколько этапов, в содержание которых в обязательном порядке должны быть включены мероприятия по определению целей реструктуризации, диагностике субъекта предпринимательства (в частности ОСК), разработке стратегии и программы проводимых изменений структуры, а на завершающем этапе – действия по анализу полученных результатов, подготовке и составлению итогового документа (отчёта о работе).

Одновременно следует подчеркнуть, что процесс частичной оперативной реструктуризации будет сопряжён с множеством риском, к основным из которых необходимо отнести риски ошибочной оценки необходимых для проведения реструктуризации ресурсов, появления отрицательных социальных последствий и т.д.

Таким образом, в перспективе для успешного функционирования субъектов предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области, в процессе развития судоремонтных предприятий ОСК необходимо провести уникальную по своим масштабам реструктуризацию, эффективность которой зависит как от своевременности её проведения, так и от финансовой подготовленности к структурным изменениям, правильности выбора методов реструктуризации, переподготовки необходимых кадров и других факторов. Результатом реализации изменений структуры корпорации станет новый конкурентоспособный облик хозяйствующих субъектов судоремонта области, что является главной целью модернизации не только судостроительной промышленности, но и экономики России в целом.

Рассмотрев первый способ объединения коммерческих структур (корпорации) и выявив некоторые перспективы развития субъектов предпринимательства в сфере судоремонта, перейдём к исследованию следующего способа объединения – кластера.

3.3. Кластерная политика развития предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области

Вопросы оптимизации и объединения предпринимательских структур предусмотрены в «Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» [92], согласно которой в рамках регионального развития инновационное и социальное направления долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации проявляются в формировании территориально-производственных кластеров¹² (не менее 6 - 8), ориентированных на высокотехнологичные производства в приоритетных отраслях экономики, с концентрацией таких кластеров в урбанизированных регионах, а также на слабоосвоенных территориях, ориентированных на глубокую переработку сырья и производство энергии с использованием современных технологий.

Также, в соответствии с [93] планируется создание механизма региональной кластерной политики, направленного на реализацию конкурентных преимуществ регионов. Для каждого субъекта Российской Федерации должны быть определены зоны опережающего экономического роста, на территориях которых на долгосрочный период прогнозируется развитие перспективных экономических специализаций, составляющих основу для образования территориально-производственных кластеров.

Кластерная политика выступает альтернативой промышленной политики и заключается в формировании системы государственных мер и механизмов поддержки кластеров, повышающих конкурентоспособность предприятий участников кластера и способствующих внедрению инноваций на субъектах предпринимательства. В Мурманской области выбор модели кластерной политики (либеральная или дирижистская) пока не сделан. Представляется, что наиболее приемлемым вариантом будет дирижистская мо-

¹² Кластер – это промышленная группа географически соседствующих фирм, взаимодействующих друг с другом в рамках единой цепочки создания стоимости. Изучением кластеров занимаются многие зарубежные и отечественные учёные [21, 26, 37, 68, 119, 122, 126, 127, 128, 129, 133].

дель, сущность которой заключается в активном и значительном участии органов государственной власти всех уровней в реализации кластерных стратегий.

Названные модели кластерной политики имеют три основных принципиальных отличия:

- при либеральной модели предполагается выращивание кластеров, сформированных рынком, а при дирижистской модели на государственном уровне осуществляется выбор территориальных, отраслевых, а также иных кластеров, которые государство намерено развивать;

- вопросу участия государственных органов в формировании инфраструктуры для кластеров в либеральной модели уделяется мало важное значение, тогда как при дирижистской - осуществляется намеренное создание инфраструктуры (учебные заведения, дороги, исследовательские учреждения и т.д.) приоритетных кластеров;

- в случае выбора либеральной модели властям субъектов Российской Федерации предоставляются различные стимулы и на них же возлагается вся ответственность за успешное формирование и развитие объединения предпринимательских структур, а при дирижистской – территория для создания кластера и объёмы его финансирования определяются самостоятельно.

Субъекты предпринимательства, входящие в состав кластера способны играть решающую роль в экономике Мурманской области. В целях успешной реализации кластерной политики, необходимо осуществлять согласование стратегии развития региона и стратегии развития отдельных кластеров. Достигнув взаимопонимания между деловыми и административными элитами региона, можно обеспечить развитие кластерного подхода и в перспективе разрешить проблемы конкурентоспособности субъектов предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области.

В 2008 году Министерством экономического развития и торговли Российской Федерации совместно с Комитетом Совета Федерации по делам Се-

вера и малочисленных народов, Центром экономики Севера и Арктики, а также Государственным Университетом «Высшая школа экономики», в рамках программы канадско-российского сотрудничества в области развития Северных территорий (NORDEP) были разработаны «Методические рекомендации по реализации кластерной политики в северных субъектах Российской Федерации» (далее по тексту «Методические рекомендации...»). 16 июля 2009 года создана Межведомственная рабочая группа, в состав которой вошли представители всех регионов России, Министерства экономического развития, государственных корпораций и ряда консалтинговых компаний. Главной задачей рабочей группы явилась выработка государственной политики в сфере развития предпринимательской деятельности в региональных кластерах.

Согласно «Методическим рекомендациям...», с течением времени получают интенсивное развитие такие ведущие сектора экономики как логистика, топливно-энергетический сектор, экология и туризм, агропромышленный и лесопромышленный комплексы, биотехнологии.

На территории Мурманской области возможность реализации кластерной стратегии связана с созданием Мурманского логистического кластера, способного обеспечить прогрессивное социально-экономическое развитие региона. Существенными предпосылками его формирования явились наличие крупнейшего на российской Арктике незамерзающего морского порта с развитой прибрежно-портовой инфраструктурой, налаженные внешнеэкономические связи, значительные ресурсная и производственная базы.

Процесс обеспечения логистической деятельности в Баренцевом море, тесно связанной с эксплуатацией нефтегазовых установок, нефтегазоразведкой и обустройством месторождений, представляет собой первоочередные функции зарождающегося Мурманского логистического кластера.

Кроме того, в Мурманской области может быть сформирован еще ряд кластеров на основе отраслей, определяющих специализацию региона в

настоящее время. Это морской, горнохимический, рыбный, судоремонтный кластеры. Они представлены рядом крупных компаний, конкурентных не только на национальном рынке, но и на мировом [41].

Процесс создания морского кластера в регионе начался с образования некоммерческой организации «Ассоциация поставщиков нефтегазовой промышленности «Мурманшельф». В её состав вошли 96 организаций, включая компанию «Статойл», Северную торгово-промышленную палату, ряд предприятий морского профиля, представителей Правительства Мурманской области, Союза промышленников и предпринимателей.

Благодаря наличию значительных запасов природных ресурсов, портовых мощностей, высококвалифицированных рабочих, портовых и ремонтных мощностей, судов разного профиля, возможным стало объединение субъектов предпринимательства в одной производственной цепочке - добыча, переработка, выпуск продукции, сбыт. В результате этого объединения, созданные кластеры станут базой формирования новых областей знаний, производства и сервиса.

На юге Кольского полуострова планируется формирование горнохимического кластера. Предполагается, что в его состав будут входить такие крупные компании-участники как ЗАО «Северо-Западная Фосфорная Компания», ОАО МХК «Еврохим», холдинг ОАО «ФосАгро». Образовывая совместные сети с конкурирующими хозяйствующими субъектами, компании могут добиться увеличения доли прибыли и значительно повысить конкурентоспособность фирм-участников кластерного образования.

Также, предприятия смогут использовать технологические новинки, разработанные с привлечением сотрудников Кольского научного центра и учебных образовательных учреждений Мурманска. При этом участие в строительстве алюминиевого завода в Кандалакше, добыча апатита, нефелиново-

го концентрата и других полезных ископаемых, повысят занятость населения региона¹³.

Законодательные основы кластерного развития предпринимательства в Мурманской области заложены в «Долгосрочной целевой программе «Развитие конкурентоспособности Мурманской области» на 2011-2013 годы». Подпрограмма «Развитие малого и среднего предпринимательства в Мурманской области» на 2011 - 2013 годы содержит комплекс мер обеспечения и содействия реализации концепции развития кластеров:

- содействие институциональному развитию кластеров (включает инициирование и поддержку создания Центра кластерного развития, а также мероприятия по планированию развития кластера) и реализации проектов, направленных на повышение конкурентоспособности участников кластера и эффективности их информационного взаимодействия (включает стимулирование инноваций и развитие механизмов коммерциализации технологий, содействие маркетингу продукции (товаров, услуг), выпускаемой предприятиями - участниками кластера, и др.);
- обеспечение формирования благоприятных условий развития кластеров (включает предоставление налоговых льгот в соответствии с действующим законодательством, осуществление целевых инвестиций в развитие предпринимательства, снижение административных барьеров и др.).

Основной целью реализации кластерной политики в Мурманской области является обеспечение высоких темпов экономического роста и диверси-

¹³ В ближайшей перспективе возникнет потребность в формировании кластеров и в области охраны окружающей среды. Затонувшие и выведенные из эксплуатации, брошенные суда, становятся не только причиной загрязнения экологических систем и внутренних водных путей, но и, учитывая возрастающую интенсивность судоходства, являются для них прямой угрозой. Так, например, на сегодняшний день вдоль побережья Кольского полуострова зарегистрировано около 200 затонувших судов, из них 127 находится в акватории Кольского залива. Только у берега в районе населённого пункта Ретинское брошено ржаветь 17 судов, 22 судна подтоплено у населённого пункта Мишуково, 15 судов покоятся на отмелях вблизи посёлков городского типа Росляково, Варламово, Лавна, Белокаменка [42]. Одним из инструментов государственного регулирования в области охраны окружающей среды является деятельность компаний на рынке морского страхования [20]. Вместе с тем, для более эффективного решения проблемных вопросов в обеспечения экологической безопасности регионов, необходимо осуществить объединение предприятий, общественных организаций, научно-исследовательских и образовательных учреждений, других структур в кластеры для решения общегосударственной задачи сохранения экологии в целях получения конкурентных преимуществ отечественных предприятий на мировом рынке товаров и услуг.

фикации экономики за счет повышения конкурентоспособности субъектов предпринимательства, поставщиков комплектующих, специализированных производственных и сервисных услуг, оборудования, образовательных и научно-исследовательских учреждений (организаций), образующих территориально-производственные кластеры [72].

Формирование и развитие кластеров в сфере судоремонта области является стимулирующим механизмом привлечения инвестиций (в том числе иностранных) в эту сферу экономической деятельности. Субъекты предпринимательства, входящие в состав кластера, после получения доступа к современным методам управления, приобретения ими новейшего оборудования и улучшения, в связи с этим, отечественной технологической базы, смогут повысить конкурентоспособность российских предприятий не только на внутреннем, но и на внешнем рынке услуг ремонта кораблей и судов, активизируя тем самым международную экономическую интеграцию.

Мероприятия по реализации кластерной политики в сфере судоремонта области должны обеспечить сбалансированное и динамичное развитие судоремонтных предпринимательских структур, усилить их роль в социально-экономическом развитии региона, включая повышение доходов работников, занятых в предпринимательской сфере, снижение уровня социальной напряженности и отрицательных последствий высвобождения рабочей силы с крупных предприятий в результате реструктуризации, рост качественных услуг по ремонту кораблей и судов и др.

Практике известны различные модели кластеров, к основным из которых необходимо отнести: северо-американскую (главное отличие от других моделей состоит в ярко выраженной конкуренции между участниками кластера, в результате чего достигается низкая себестоимость конечной продукции (услуги) у фирмы-лидера); шотландскую (ядро кластера формируется более крупными компаниями, объединяющих вокруг себя малые и средние фирмы); японскую (ядром кластера выступает фирма-лидер по производству

технологически сложной продукции); индийско-китайскую (ключевая роль в формировании кластера отводится государству); итальянскую (в целях повышения конкурентоспособности множество малых компаний объединяются в различные ассоциации) [51].

В Мурманской области наиболее вероятным видится формирование кластера в сфере судоремонта по примеру шотландской модели. В состав ядра кластера могут войти такие крупные предпринимательские структуры как ОАО «Мурманский морской торговый порт», ОАО «Мурманское морское пароходство», ОАО Мурманский траловый флот», ФГУП «Атомфлот». Кроме того, к фирмам-лидерам этого кластерного образования можно отнести и другие добывающие и перерабатывающие предприятия (вариант организации кластера представлен на рисунке 38).

В настоящее время тема кластеров находится в центре внимания высших государственных деятелей России, руководителей субъектов федерации и аналитиков, которые интересуются проблемами региональных экономик. В результате процессы формирования и развития кластеров становятся составной частью стратегии развития регионов.

Учитывая это, для достижения положительных результатов в Мурманской области кластерной политики в сфере судоремонта, необходимо направить деятельность администраций не на поддержку отдельных субъектов предпринимательства (отраслей экономики), а на развитие взаимоотношений между предприятиями и органами власти, поставщиками и потребителями и т.д. Это будет способствовать изменению содержания региональной политики, объектами которой являются сферы деятельности, находящиеся на высоком уровне развития, включая судоремонт.

При реализации проектов по созданию кластеров в сфере судоремонта, региональные власти столкнутся с проблемами финансирования, решение которых заключается в привлечении инвесторов из числа зарубежных партнё-

ров, либо в применении гибкой финансово-кредитной политики по отношению к участникам кластерного образования.



Рисунок 38 – Организация кластера в сфере судоремонта (вариант)

Наряду с финансированием, иными проблемными вопросами являются острая нехватка квалифицированных работников, отсутствие притока молодой рабочей силы, устаревшие морально и изношенные физически основные фонды предприятий.

В целях качественного выполнения задач по внедрению кластерной стратегии в экономику регионов в исследуемой сфере экономической деятельности, необходимо соблюдение поэтапности перехода, осуществление качественной диагностики, оценить уровень социально-экономического развития области, а также провести комплекс исследований. После проведения аналитических работ, следует переходить к разработке кластерной стратегии развития предпринимательства в сфере судоремонта и созданию его (кластера) модели.

Разработка кластерной стратегии развития предпринимательства в сфере судоремонта является важным этапом на пути к возрастанию уровня конкурентоспособности хозяйствующих субъектов Мурманской области и производимых региональным морехозяйственным комплексом товаров и услуг. С учётом того, что в области целесообразно применение дирижистской модели кластерной политики, областным властям необходимо сформировать орган (комитет, ассоциация, совет и т.п.) для разработки кластерной стратегии.

Следует также отметить, что в зависимости от роли государства в процессе реализации кластерной политики, различают четыре её (политики) типа: каталитическая (заключается в обеспечении правительством взаимодействия заинтересованных сторон между собой при одновременной ограниченной финансовой поддержки реализации проекта); поддерживающая (состоит в дополнении каталитической функции государства инвестициями в инфраструктуру регионов, образование, тренинг и маркетинг в целях стимулирования развития кластеров); директивная (дополнение поддерживающей функции государства внедрением специальных программ, предпола-

гающих трансформацию специализации регионов через развитие кластеров); интервенционная (выполняя директивную функцию, правительство возлагает на себя ответственность за принятие решений о дальнейшем развитии кластеров, формирует их специализацию путём субсидий, трансфертов, ограничениями и регулированием, включая контроль над участниками кластера [130]. В данном контексте видится правильным применение в Мурманской области директивной кластерной политики.

Таким образом, реализация концепции кластерного развития предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области будет способствовать созданию нового конкурентоспособного облика судоремонтных предпринимательских структур за счёт использования ресурса сетевой организации регионального пространства, расширенного доступа к инновационным разработкам, нововведениям в области технологий, высококвалифицированным кадрам и реализации продуктивного взаимодействия участников кластера.

Формирование и развитие кластеров в сфере судоремонта обеспечит: рост числа субъектов предпринимательской деятельности и рабочих мест; развитие кооперационных связей крупных предприятий с субъектами малого и среднего бизнеса в сфере ремонта кораблей и судов; рост доходов работников, занятых в предпринимательской сфере и др.

Использование кластерного сценария развития предпринимательства в сфере судоремонта требует программно-целевого подхода, объединяющего усилия предпринимателей Мурманской области с деятельностью властей всех уровней для достижения общих целей развития и поддержки регионального бизнеса. Развитие кластеров выступает одним из условий реализации механизмов частно-государственного партнерства и роста конкурентоспособности не только субъектов предпринимательства области, но и экономики региона в целом.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Становление и развитие рыночных отношений в России сопровождалось формированием в национальной экономике различных форм предпринимательства, в том числе организационно-правовых, по масштабу хозяйствования, числу собственников и т.д. Данное обстоятельство способствовало созданию условий для зарождения здоровой конкуренции во многих сферах деятельности, включая и судоремонт. Наиболее удачно предпринимательские способности в судоремонтной отрасли проявились в процессе ведения предпринимателями коллективного бизнеса. Анализ преобразований судоремонтных предпринимательских структур, проведённых за последние двадцать лет в целях повышения конкурентоспособности отечественных хозяйствующих субъектов, позволил выявить ключевые преимущества, недостатки и отличия основных организационно-правовых форм предпринимательской деятельности в сфере судоремонта.

Появившиеся различные формы судоремонтного предпринимательства сформировали многоукладную экономику Мурманской области. Их (форм) состав и структура изменяются постоянно. К началу 2012 года в регионе функционировало свыше 170 хозяйствующих субъектов судоремонта, в том числе 10 крупных, 12 средних, 155 малых и микропредприятий. Лидирующие позиции в объёме производства Мурманской области принадлежат крупным предприятиям, на долю которых приходится свыше 60% объёма оказываемых услуг.

Вместе с тем, значительная часть предпринимательских структур продолжает функционировать с убытками, суммарный сальдированный баланс хозяйствующих субъектов Мурманской области отрицательный, а объём их (судоремонтных предприятий) кредиторской задолженности превышает 15% от общей суммы такой задолженности предприятий за регион. В перспективе необходимо ожидать продолжение процедур банкротства судоремонтных предпринимательских структур различных масштабов хозяйствования.

Накопившиеся проблемы в развитии предпринимательства, включая высокие налоги, нехватку денежных средств на развитие и инвестиционные проекты, рост цен на энергоносители, сырьё, тарифы, рост внутренней конкуренции, технологическую отсталость, высокие ставки по кредитам и многие другие, требуют концентрации внимания органов государственной власти на разработке и внесении изменений в законодательные акты Российской Федерации, регламентирующие налогообложение предприятий сферы судоремонта.

Для повышения конкурентоспособности судоремонтных субъектов предпринимательства, входящих в структуру ОСК, а также корпоративного иммунитета и централизации капитала корпорации, требуется проведение частичной оперативной реструктуризации акционерного общества. Изменение структуры является процессом закономерным и экономически целесообразным. Эффективность реструктуризации зависит от своевременности её проведения, правильности выбора методов реструктуризации, переподготовки необходимых кадров и других факторов. Результатом реализации изменений структуры корпорации станет новый конкурентоспособный облик основных хозяйствующих субъектов судоремонта Мурманской области.

Одним из перспективных направлений развития предпринимательства в сфере судоремонта является создание кластеров. Успешному проведению на региональном уровне кластерной политики может способствовать внедрение предлагаемой модели организации кластера, которая позволит решить ряд проблем, стоящих перед судоремонтными предприятиями. Росту эффективности деятельности кластерного образования будет способствовать создание Центра кластерного развития, представляющего интересы всех участников кластера и органов власти Мурманской области.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Агеев А.И. Предпринимательство: проблемы собственности и культуры. – М.: Наука, 1991. – С.112
2. Агеев А.И. Предпринимательство. – М.: Наука, 1991. – С.132
3. Александров В.Л. Современное состояние отечественного судостроения//Реферативный журнал. Водный транспорт. Судостроение. – М.: РАН ВИНТИ, 2004, – №10.– С.2
4. Антонян Н. Так можно и опоздать... // Мурманский вестник, 2003, 17 июня. – С.2
5. Аузан А. Путь к социалистическому предпринимательству. – М.: Политиздат, 1991. – С.72
6. Белоусов В. Предпосылки инновационного развития // Экономист, 2011, №10. – С.52-56
7. Белоусов В.С. Союз промышленников и предпринимателей Мурманской области: от клуба директоров – до объединения работодателей. – Мурманск: Мурманское книжное изд-во, 2011, – С.130
8. Буздалов И. Крупные и мелкие хозяйства агробизнеса: преимущества и устойчивость развития//АПК: экономика и управление, 2006, №11. – С.2-8
9. Бузов С. Развитие транспортной инфраструктуры «Норникеля» // Морские порты, 2011, №-1(92). – С.62-64
10. Бусыгин А.В. Предпринимательство. Основной курс: Учебник для вузов. – М. ИНФРА, 1997. – С.608
11. Быков Н.Г. Прожитое и пережитое. – М.: Андреевский флаг, 1996. – С.352
12. Васильев А.М., Храпов В.Е. Судоремонтное обеспечение морской экономической деятельности в Арктике: Проблемы и пути решения//Региональная экономика: теория и практика, 2010, №-12. – С.6-11

13. Винслав Ю., Козенкова Т. Предприятия реального сектора: реакция на кризис // Российский экономический журнал, 2010, №4. – С.66-70
14. Владимиров И.Н., Ципоруха М.И. Человек строит корабль. Очерки по истории судостроения и мореходства (от истоков до XVII в.) – М.: Наука, 1992. – С. 208
15. Военно-Морской Флот Российской Федерации // ru.wikipedia
16. Галаган А.А. История предпринимательства российского. От купца до банкира. – М.: изд-во «Ось-89», 1997. – С.160
17. Генриот Э. Краткая иллюстрированная история судостроения. Пер. с нем., Л., Судостроение, 1973. – С.192
18. Гольдберг О. Возрождение арктических портов // Морские порты, 2011, №-7(98). – С.20-23
19. Гольдберг О. Первые портовые ОЭЗ // Морские порты, 2011, №-3(94). – С.20-23
20. Гращенкова Е. Новые законы – новый подход к страхованию // Морские порты, 2009, №-8(79). – С.52-53
21. Гужов В.В. Применение кластерного подхода к совершенствованию механизмов стратегического планирования НИС РФ// Материалы Всероссийской научно-практической конференции «Инвестиции – главный фактор экономического развития России», Москва, ИНИОН, 2005, 26 мая
22. Гулькина Н.А. К вопросу о причинах кризиса на предприятиях судоремонтной промышленности//Сборник материалов научной конференции «Вологдинские чтения» – Владивосток: Издательство ДВГТУ, 2001, – №7(11). – С.18
23. Давыденко А. Развитие и перспективы портостроения на основе ГЧП//Морские порты, 2010, №-10(91). – С.20-24

24. Дмитриевский А.Н., Максимов В.М. Перспективы развития нефтяной промышленности России до 2020 года//Нефтяное хозяйство, 2003, №12. – С.10-15
25. Дроговоз Г. Без участия государства не обойтись // Дальневосточный капитал, 2001, – №7 (11). – С.18
26. Друкер П.Ф. Инновации и предпринимательство. М.: Экономика, 1992, – С.380
27. Друкер П. Инновации и предпринимательство. – М.: СП «Бук Чембер Интернешнл», 1992. – С.536
28. Друкер П. Рынок: как выйти в лидеры. Практика и принципы. – М.: СП «Бук Чембер Интернешнл», 1992. – С.412
29. Друкер П. Эффективное управление. Экономические задачи и оптимальные решения. – М.: ФАИР-ПРЕСС, 2001. – С.288
30. Дубровин Г.Е., Огороков А.В., Старков В.Ф., Чернозитов П.Ю. История северорусского судостроения. – СПб.: Алетейя, 2001; М. Институт Археологии Российской Академии наук, 2001; Российский Институт культурологии Российской Академии наук, 2001. – С.404
31. Еременко В.И. Законодательство о пресечении недобросовестной конкуренции за рубежом//Советское государство и право, 1991, №12. – С.117-125
32. Закон Мурманской области «О содействии развитию и государственной поддержке малого и среднего предпринимательства в Мурманской области», 27 мая 2008 года, №977-01-ЗМО//Мурманский вестник, 2008, 29 мая, №95
33. Захаров И., Егоров Г. Оценка потребности России в новых судах//Морской флот, 2009, №-2. – С.42-49
34. Зусман Е., Ахмедова А. Портовые ОЭЗ: российский опыт // Морские порты, 2011, №-3(94). – С.28-31

- 35.Игнатъев А.М., Крутик А.Б. Основы бизнеса и предпринимательства. – СПб.: изд-во СПбГУЭиФ, 1992. – С.134
- 36.Игнатъев А.М., Крутик А.Б. Предприятие в условиях рынка: стратегия развития, новые формы хозяйствования. – СПб.: изд-во СПбГУЭиФ, 1995. – С.123
- 37.Ильинский А.А., Мнацаканян О.С., Череповицын А.Е. Нефтегазовый комплекс Северо-запада России. Стратегический анализ и концепции развития. СПб.: Наука, 2006, – С.476
- 38.Ильичёва М.Ю. Предприниматель без образования юридического лица. – М.: Проспект, 2001. – С.284
- 39.Карелин А. Судоремонт и кадры // Полярная правда, 2003, 10 июня. – С.1
- 40.Клячко Л.М., Рабинович Ю.И. Судостроительные и судоремонтные предприятия России: специализация и оценка возможностей повышения эффективности//Теория и практика морской деятельности. Выпуск 15. Серия научных публикаций под редакцией проф. Войтоловского Г.К. – М.: СОПС, 2008. – С.160
- 41.Комитет Совета Федерации по делам Севера и малочисленных народов «Методические рекомендации по реализации кластерной политики в северных субъектах Российской Федерации», 2008 //www.economy.gov.ru
- 42.Крупные проекты – под контроль // Морские порты, 2009, №-9(80). – С.46-47
- 43.Кузык Б.Н. Оборонно-промышленный комплекс России: прорыв в XXI век. – М.: Русский биографический институт, 1999. – С.59
- 44.Крутик А.Б., Пименова А.Л. Введение в предпринимательство: Учебное пособие для вузов. – СПб.: Политехника, 1995. – С.583
- 45.Крутик А.Б., Горенбургов М.А. Малое предпринимательство и бизнес-коммуникации: Учебное пособие. – СПб.: Бизнес-пресса, 1998. – С.224

46. Крутик А.Б., Никольская Е.Г. Инвестиции и экономический рост предпринимательства: Учебник для вузов. – СПб.: Лань, 2000. – С.544
47. Кураков В.Л., Павлов Р.П. Предпринимательская деятельность в современной России: основы правового регулирования. – Чебоксары: изд-во ЧГУ, 2001. – С.333
48. Кураков В.Л., Павлов Р.П. Правовое регулирование предпринимательской деятельности. – Чебоксары: Общественный центр поддержки и развития науки, образования и культуры, 1998. – С.277
49. Литовка О.П. Приоритетные направления региональных экономических исследований//Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития, 2000, №2. – С.4-8
50. Матвиенко П.М. Регулирование развития судоремонтных предприятий. – М.: Промышленность, 1991, – С.96
51. Мингалева Ж., Ткачева С. Кластеры и формирование структуры региона. // МЭМО. 2000. №5. – С.97-102
52. Минин М. Териберская губа обретёт новый порт // Морские порты, 2011, №-5(96). – С.44-46
53. Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года // Независимое военное обозрение, 2001, 3 августа
54. Муравьёв А.И., Игнатъев А.М., Крутик А.Б. Малый бизнес: экономика, организация, финансы. – СПб.: «Бизнес-пресса», 1999. – С.608
55. Муравьёв А.И., Игнатъев А.М., Крутик А.Б. Предпринимательство. – СПб.: Лань, 2001. – С.696
56. Национальному судостроению и судоходству экономическую поддержку//Реферативный журнал. Водный транспорт. Судостроение. – М.: РАН ВИНТИ, 2004, – №9.– С.4
57. Никитин И. То ли плыть, то ли тонуть? // Дальневосточный капитал, 2001, – №7 (11). – С.12-19

58. Об основных направлениях государственной промышленной политики и её реализации в судостроительной промышленности // [www/maritimemarket.ru](http://www.maritimemarket.ru)
59. Орлов А. Предпринимательство в России (истоки и этапы до 1992г.) // Вопросы экономики, 1999, №12. – С.79-90
60. Орловская С.К. Перспективы развития кооперации в АПК РФ в условиях глобализации // Аграрная Россия, 2003, №2. – С.21-22
61. Основы организации ремонта морских судов/ под ред. академика А.П. Ермакова. М.: Изд-во «Транспорт», 1968. – С.216
62. Основы предпринимательской деятельности/под ред. Власовой В.М.. М.: Финансы и статистика, 1995. – С.214
63. Основы предпринимательской деятельности: Экономическая теория. Маркетинг. Финансовый менеджмент/под ред. Власовой В.М.. М.: Финансы и статистика, 1995. – С.493
64. Платонов В.Е. Непростые задачи стратегического порта Мурманск // Морские порты, 2011, №-1(92). – С.22-25
65. Погосов И. Потенциал накопления и проблема модернизации // Экономист, 2011, №-3. – С.3-5
66. Пожаров А.И. Военно-экономическая безопасность: Учебное пособие / под ред. Пожарова А.И. – 2-е изд. – М.: ВФЭУ, 2004. – С.41-42
67. Поправко С. Безопасность – прежде всего//Морской флот, 2009, №-1. – С.11-12
68. Портер М-Э Конкуренция. СПб.-М.-Киев. Издательский дом «Вильямс», 2000, – С.495
69. Послание Президента России Дмитрия Медведева Федеральному собранию РФ //Российская газета, 2010, 01 декабря, №271
70. Послание Президента России Дмитрия Медведева Федеральному собранию РФ //Российская газета, 2011, 23 декабря, №290

71. Постановление Правительства Мурманской области «О государственной поддержке начинающих предпринимателей», 01 июля 2010 года, №289-ПП//Мурманский вестник, 2010, 21 июля, №129
72. Постановление Правительства Мурманской области «О долгосрочной целевой программе «Развитие конкурентоспособности Мурманской области» на 2011-2013 годы», 15 сентября 2010 года, №420-ПП/13//Мурманский вестник, 2010, 14 октября, №189/1
73. Постановление Правительства Мурманской области «О перечне социально значимых видов деятельности и услуг населению для предоставления государственной поддержки субъектам малого и среднего предпринимательства», 12 мая 2010 года, №212-ПП//Мурманский вестник, 2010, 19 мая, №87
74. Постановление Правительства Мурманской области «О порядке финансовой поддержки проектов в сфере развития малого и среднего предпринимательства», 19 августа 2011 года, №409-ПП//Мурманский вестник, 2011, 31 августа, №162/1
75. Постановление Правительства Мурманской области «О программе дополнительных мер по снижению напряжённости на рынке труда Мурманской области на 2011 год», 25 января 2011 года, №16-ПП//Мурманский вестник, 2011, 08 февраля, №21/1
76. Постановление Правительства Мурманской области «О создании Совета по развитию малого и среднего предпринимательства при Правительстве Мурманской области», 22 июня 2007 года, №303-ПП/11//Мурманский вестник, 2007, 06 июля, №124
77. Постановление Правительства Мурманской области «О стратегии социально-экономического развития Мурманской области до 2025 года», 26 августа 2010 года, №383-ПП//Мурманский вестник, 2010, 20 октября, №193/1

78. Постановление Правительства Мурманской области «Об антикризисных мероприятиях в сфере развития малого и среднего предпринимательства, признании утратившими силу некоторых постановлений Правительства Мурманской области и внесении изменений в целевые программы Мурманской области», 27 февраля 2009 года, №100-ПП/5//Мурманский вестник, 2009, 20 марта, №49
79. Постановление Правительства Мурманской области «Об уполномоченном органе в сфере развития предпринимательства и порядке его взаимодействия с исполнительными органами государственной власти и органами местного самоуправления Мурманской области», 30 января 2009 года, №36-ПП/2//Мурманский вестник, 2009, 10 февраля, №23
80. Постановление Правительства Российской Федерации «О федеральной целевой программе «Повышение эффективности использования и развитие ресурсного потенциала рыбохозяйственного комплекса в 2009 – 2014 годах», 12 августа 2008, №-606 (ред. от 05.07.2010г.) //Собрание законодательства РФ, 2008, 25 августа, №-34, ст. 3917
81. Постановление Правительства Российской Федерации «О предельных значениях выручки от реализации товаров (работ, услуг) для каждой категории субъектов малого и среднего предпринимательства», 22 июля 2008 года, №-556// Российская газета, 2008, 30 июля, №-160
82. Постановление Правительства Российской Федерации «О федеральной целевой программе «Мировой океан», 10 августа 1998, №-919 (в ред. от 12.08.2010г.) //Российская газета, 1998, 28 августа, №-165
83. Постановление Правительства Российской Федерации «О федеральной целевой программе «Развитие гражданской морской техники» на 2009 – 2016 годы», 21 февраля 2008, №-103 (ред. от 24.12.2008г.) //Собрание законодательства РФ, 2008, 17 марта, №-11 (1 ч.), ст. 1021
84. Постановление Правительства Российской Федерации «О федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 –

- 2015 годы)», 05 декабря 2001, №-848//Собрание законодательства, 2001, 17 декабря, №-51, ст.4895
- 85.Постановление Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации «О государственной поддержке социально-экономического развития Мурманской области», 09 июня 2010 года, №217-СФ//Собрание законодательства РФ, 2010, 14 июня, №24, ст.2957
- 86.Предпринимательство: Учебник для ВУЗов / под ред. проф. Горфинкеля В.Я., проф. Поляка Г.Б., проф. Швандара В.А.. – М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1999. – С.475
- 87.Предпринимательство: Учебник для студентов вузов, обучающихся по экономическим специальностям, специальности «Коммерция (торговое дело)» / под ред. Горфинкеля В.Я., Поляка Г.Б.. – 5-е изд., перераб. и доп. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2009. – С.687
- 88.Предпринимательство: Учебник / под ред. Лапусты М.Г.. – М.: ИНФРА, 2000. – С.448
- 89.Приказ Министерства промышленности и энергетики Российской Федерации «Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу», 06 сентября 2007, №-354 //Еженедельник промышленного роста, 2007, 05-18 ноября, №-37-38
- 90.Приказ Министра транспорта Российской Федерации «Об утверждении Положения о классификации судов и морских стационарных платформ», 09 июля 2003, №-160 (ред. от 29.12.2003г.) //Российская газета, 2003, 08 августа, №-157
- 91.Приказ Руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта «Об утверждении устава Федерального государственного учреждения «Российский морской регистр судоходства», 13 апреля 2005, №-8 //Российская газета, 2005, 24 мая, №-108

92. Распоряжение Правительства Российской Федерации «Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года», 17 ноября 2008, №-1662-р //Собрание законодательства РФ, 2008, 24 ноября, №-47, ст. 5489
93. Распоряжение Правительства Российской Федерации «Основные направления деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2012 года», 17 ноября 2008, №-1663-р (в ред. от 14.12.2009г.) //Собрание законодательства РФ, 2008, 01 декабря, №-48, ст. 5639
94. Распоряжение Правительства Российской Федерации «Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года», 08 декабря 2010, №-2205-р //Собрание законодательства РФ, 2010, 20 декабря, №-51 (3 ч.), ст. 6954
95. Райзберг Б.А. Предпринимательство и риск. – М.: Знание, 1992. – С.64
96. Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь. – М.: ИНФРА-М, 2005. – С.480
97. Розворский В. Судоремонт – диалог партнёров // Рыбная столица, 2002, №-38. – С.3
98. Савельева С.Б. Региональный морехозяйственный комплекс в Европейской Арктике: методология организации и стратегия развития. – СПб.: Изд-во СПб ГУЭФ, 2006. – С.79
99. Савельева С.Б. Кутин В.М. Национальная безопасность России и морская стратегия государства//Материалы III Всероссийской морской научно-практической конференции. Мурманск, 14-15 сентября 2010. – С.48-50
100. Савельева С.Б., Кутин В.М. Проблемы развития предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области//Вестник МГТУ, 2012, том 15, №-1. – С.216-219

101. Савельева С.Б., Кутин В.М. Судоремонтные предприятия в системе национальной безопасности России//Морской сборник, 2010, №-9. – С.70-75
102. Сатаров Г. Прологомены к последней модернизации в России // Вопросы экономики, 2011, №-5. – С.4-5
103. Соколов А.И. Развитие концепции предпринимательства // Предпринимательство. – Воронеж, 1998. – С.23-25
104. Соколов М. Вопросы освоения ресурсов континентального шельфа // Экономист, 2011, №-10. – С.28-31
105. Стратегия развития предпринимательства в реальном секторе экономики / Г.Б.Клейнер [и др.]. – М.: Наука, 2002. – С.448
106. Судоремонтные страдания// <http://nord-news.ru>
107. Тарасенко А. Проблемы малого инновационного бизнеса. // Экономист, 2011, №10. – С.57-62
108. Теория и практика морской деятельности. Факторы развития, выпуск 8 / под ред. Проф. Г.К.Войтоловского М.: СОПС, 2006. – С.288
109. Указ Президента Российской Федерации «О развитии открытого акционерного общества «Объединённая судостроительная корпорация», 09 июня 2010, №696//Собрание законодательства РФ, 2010, 14 июня, №-24, ст. 3018
110. Указ Президента Российской Федерации «Об открытом акционерном обществе «Объединённая судостроительная корпорация», 21 марта 2007, №394 (ред. от 09.06.2010г.) //Собрание законодательства РФ, 2007, 26 марта, №-13, ст. 1532
111. Федеральный закон «Гражданский кодекс Российской Федерации», 30 ноября 1994, №51-ФЗ (ред. от 27.07.2010г.)//Российская газета, 1994, 08 декабря, №-32, ст. 3301

112. Федеральный закон «О государственных и муниципальных унитарных предприятиях», 14 ноября 2002, №161-ФЗ//Российская газета, 2002, 03 декабря, №-229
113. Федеральный закон «О кредитной кооперации», 18 июля 2009, №190-ФЗ//Российская газета, 2009, 24 июля, №-136
114. Федеральный закон «О некоммерческих организациях», 12 января 1996, №7-ФЗ//Российская газета, 1996, 24 января, №-14
115. Федеральный закон «О производственных кооперативах», 08 мая 1996, №41-ФЗ//Российская газета, 1996, 16 мая, №-91
116. Федеральный закон «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации», 24 июля 2007, №209-ФЗ//Российская газета, 2007, 31 июля, №-164
117. Федеральный закон «Об автономных учреждениях», 03 ноября 2006, №174-ФЗ//Российская газета, 2006, 08 ноября, №-250
118. Федоров Е.А. Особым зонам нужна прозрачность // Морские порты, 2011, №-3(94). – С.24-26
119. Хансен Алек Конкурентоспособность и кластеры: новые подходы к стимулированию экономического развития в эпоху глобализации// Материалы семинара «Конкурентоспособность и отраслевые кластеры: новая повестка дня для российского бизнеса и власти». СПб., 2003
120. Храпов В.Е., Турчанинова Т.Е. Инновационные преобразования на судоремонтных предприятиях как потребность устойчивого обеспечения морской деятельности//Вестник МГТУ, 2010, Т.13, №-1. – С.120-125
121. Христенко В. О положении дел в судостроительной промышленности // Судостроение, 2009, №-2. – С.12-13
122. Цихан Т.В. Кластерная теория экономического развития// Теория и практика управления, 2003, №-5

123. Шумпетер Й. Теория экономического развития. – М.: изд-во «Прогресс», 1982. – С.420
124. Ясин Е. Институциональные ограничения модернизации, или приживется ли демократия в России // Вопросы экономики, 2011, №-11. – С.4-7
125. Яценко В.А. Морской порт вчера, сегодня, завтра. – М.: изд-во «Транспорт», 1991. – С.238
126. Brian Wixted. Cluster Complexes: A Framework for Understanding the Internationalisation of Innovation Systems. Simon Fraser University – Centre for Policy Research on Science and Technology. October 2006. Online at <http://mpra.ub.uni-muenchen.de/846>. MPRA Paper No. 846. November 16, 2006, – P.9
127. Материал ЮНИДО «Cluster development and BDS promotion». Rabelotti, Roberta, “Is There an ‘Industrial District Model’? Footwear Districts in Italy and Mexico Compared, World Development, Vol. 23, № 1, 1995, – P.29-41
128. Cluster specialization patterns and innovation styles. Den Haag, 1998, – P.5
129. Diamond model, M. Porter. http://www.valuebased-management.net/methods_porter_diamond_model.html. 26.02.2008
130. Enright M.J. Regional Clusters: What we know and what we should know. Paper prepared for the Kiel Institute International Workshop on Innovation Clusters and Interregional Competition, 2002. - P. 18
131. Kelley, A. Demand patterns, demographic change and economic growth / Quarterly Journal of Economics. – 2003, Vol. LXXXIII, P.110-126
132. Lluch, C. Patterns in Household Demand and Savings. – New York: Oxford University Press, 1977. – 200 p
133. Porter M. Competitive advantage of nations. 2000, – P.21

134. Projecting Methods for Integrating Population Variables into Development Planning. Module Three. Techniques for Preparing Projections of Households and other incomes. – New York, 1993. – 457 p
135. Rodgers, G. And others Population, Employment and Inequality: Bache –Philippines. – Saxon: House for the International Labor Office, 1998 – 526 p
136. Stone, R. Linear expenditure systems and demand analysis: an application to the pattern of British demand // Economic Journal. – 1954, Vol. 64, P.511-527

ПРИЛОЖЕНИЯ

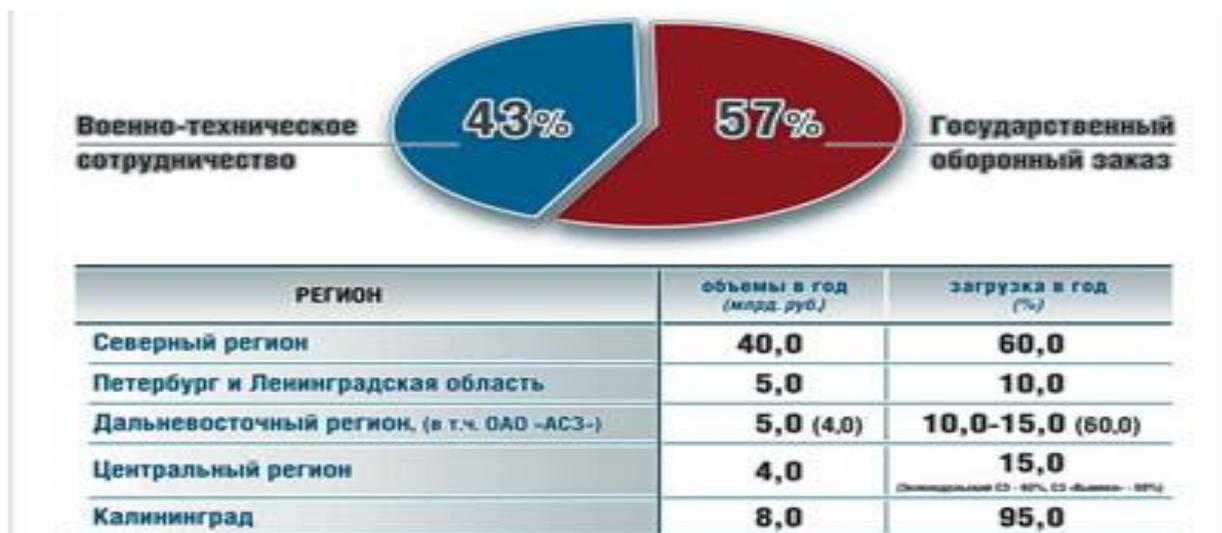


Рисунок 1 – Структура военного заказа и оценка загрузки судостроительных и судоремонтных предприятий на 2007-2010 годы заказами по военному кораблестроению [58]

В результате изменения государственной формы правления, перехода к рыночной экономике, а в 1991 году – распада страны, массивный военно-промышленный комплекс (впоследствии ОПК) развалился. На территории России осталось более 60% предприятий и 70% научных организаций прежнего советского ВПК. Годовой объём производства военной продукции России от общего её производства в СССР составлял 80%; объём научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по оборонной тематике – 89%; стоимость основных фондов промышленных предприятий – 73%; научно-исследовательские институты и конструкторские бюро – 89%; численность работающих на оборонных предприятиях – 72%, в научно-исследовательских институтах и конструкторских бюро – 84%. Эти данные свидетельствуют о том, что основная тяжесть по размещению оборонного заказа в прежние времена ложилась на плечи России. После распада СССР наличие такого огромного и весьма затратного комплекса на российской территории и предопределило её тяжёлый переход к новой структуре своего промышленного производства [43].

**Краткая историческая справка
о зарождении и развитии судоремонта в России
(с древних времён и до 1991 года)**

Начало отечественному судостроению и судоремонту было положено в Древней Руси с развитием военного и торгового судоходства. Древнерусское судостроение обуславливалось природно-географическими и экономическими факторами.

Для речного и озёрного судоходства строились конструкции судов с малой осадкой, отличаясь лёгкостью при достаточной грузоподъемности и дешевизне (учитывалось влияние районов плавания – пороги, мелководье, необходимость преодоления волоков и т.д.). Для морского судоходства использовались либо речные суда после доработки, либо суда, построенные в иностранной (скандинавской) традиции. В целях производства потребного ремонта кораблей, древние славянские моряки брали с собой в морские походы наборы судостроительных инструментов [14, с.162].

Степень развития древнерусского судостроения была неоднородной. В Южной и Северной Руси морское судостроение развивалось недостаточно ввиду отсутствия морских портов. Самая большая развитость судостроения наблюдалась в Новгородском и Киевском княжествах, по причине благоприятствовавших в то время экономических и географических факторов (выгодное географическое положение и нахождение на международных торговых путях).

С течением времени отечественное судостроение эволюционировало, осуществляя постройки плавсредств от «кораблей» из гибких прутьев, обшитых корой или кожей и лодок однодеревок к набойным моносилам и дощатым морским ладьям. Судоремонт продолжал совмещаться с судостроением, выступая вспомогательным производством и осуществляемый мастерами, строившими корабли.

С основания в Соловецком монастыре в конце XV века верфи для постройки промысловых судов, в России началось организованное морское судостроение и судоремонт, а в 1667 – 1669 годах на верфи в селе Дединове, у впадения реки Москвы в Оку – организованное государственное строительство и ремонт военных кораблей.

Значительный вклад в развитие судостроения был внесён Петром Первым, инициировавшим постройку судостроительной верфи на реке Вавчуге близ Холмогор, Соломбальской верфи, а также верфи для строительства кораблей Азовского флота в городе Воронеже.

Осенью 1696 года в России была принята большая судостроительная программа, предусматривавшая спуск на воду до конца 1698 года 77 кораблей. Кроме того, к 1703 году были созданы верфи на реке Сясь у Тихвина, в Новгороде, Лодейном Поле (Олонецкая верфь), на реках Луге, Паше, Ижоре, а в 1703 году самая большая судостроительная верфь в стране – Адмиралтейство. В целом, к 1721 году строительство и ремонт судов производились в 25 местах.

Новый подъём судостроения произошёл в 60-х годах XVIII века на реках Дон, Воронеж, Хопер. Однако, постоянные заботы о развитии военного флота почти не оставляли руководству государства возможности наладить планомерное строительство транспортных судов. Этим занимались частные предприниматели. Центром купеческого судостроения и судоремонта стало Беломорское побережье, главным образом в Архангельске [17, с.124].

В среднем течении Двины выделялась Чашевицкая верфь в Верхнетоемской волости. В дельте Двины располагались верфи в Лисестровской волости, Заостровье, Мудьюжском острове и на реке Лае. На них под руководством корабельных мастеров строились и ремонтировались рейдовые и промысловые суда: гукоры, доншкоуты, галиоты, кочмары, шняки, извозные карбасы [30, с.277].

К концу XIX – началу XX века в России насчитывалось 26 крупных судостроительных заводов, занимавшихся преимущественно военным кораблестроением и судоремонтом. Постройка и ремонт боевых кораблей осуществлялись в Одессе, Николаеве, Севастополе, Херсоне, Архангельске, Санкт-Петербурге, Кронштадте, Риге, Ревеле, Либаве (Прибалтика), Владивостоке.

Русское транспортное судостроение значительно отставало от военного. Постройки судов на иностранных верфях обходились дешевле, чем на отечественных, поэтому транспортные суда для русских пароходных компаний покупались обычно за границей [17, с.137].

В дореволюционной России для поддержания торговых связей и осуществления пассажирских перевозок действовали два крупных пароходных общества: «Русское Общество Пароходства и Торговли», основанное в 1856 году и «Добровольный флот», основанное в 1878 году [61, с.21]. Поскольку строительство или приобретение транспортных судов осуществлялось за рубежом, в нашей стране отсутствовала необходимость разработки правил постройки стальных морских судов и создания классификационных обществ. Факт выдачи сертификатов за границей (в основном Английским Ллойдом), вынуждал суда торгового российского флота проходить ремонты и осмотры, а также возобновлять сертификаты на заграничных предприятиях с привлечением иностранных квалификационных обществ.

Аналогичная ситуация складывалась и в «Добровольном флоте», пароходы которого совершали рейсы между портами Чёрного моря и Дальнего Востока. Быстроходные суда содержались в хорошем техническом состоянии для возможного участия в мобилизации и выполнения, в связи с этим, задач вспомогательных крейсеров военно-морского флота.

После революции 1917 года, обстановка в судостроении и судоремонте значительно изменилась. Смена частной собственности на государственную способствовала развитию судоремонтной отрасли в условиях становления административно-командной системы, что не могло не повлиять на деятель-

ность субъектов, осуществлявших ремонт кораблей и судов. Одесский, Николаевский и Севастопольский судостроительные заводы возобновили работу только в конце 1921 года. Ряд ленинградских судостроительных предприятий, в том числе верфи Северная (Экс-Путиловская), Хоть-Ижорская и Охтинская, были расконсервированы в 1922 году. В 1923 и 1924 годах вступили в строй Балтийский и Адмиралтейский заводы соответственно. Заводы в Ленинграде и «Руссуд» в Николаеве возобновили свою деятельность несколько позже.

В 1923 году созданный Российский Регистр разработал и издал для морских стальных судов свои правила постройки и освидетельствования. На всех морях были организованы государственные парокходства.

Для доставшихся в наследство от царской России и отслуживших установленные сроки морских судов применялся ремонт, организованный на отечественных судостроительных заводах на принципе поддержания, что позволило очень рационально эксплуатировать флот.

Начиная с 1927 года, морской транспорт стал пополняться новыми судами. Система ремонта, основанная на принципе поддержания, по примеру зарубежных парокходных обществ должна была себя изжить и найти своё применение только при планово-предупредительном ремонте. С течением времени старые суда планировалось выводить из эксплуатации и заменять построенными новыми.

Вместе с тем, в конце 30-х годов XX века, тенденция постройки судов резко сократилась. Основой пополнения рабочего флота стала модернизация изношенных судов и выполнение их восстановительных ремонтов. В это же время впервые была разработана и внедрена в практику система планово-предупредительного ремонта, включавшая пять разрядов в зависимости от объёма ремонтных работ и требований Регистра при очередных квалификационных освидетельствованиях.

Одновременно в этот же период началось создание крупных судостроительных и судоремонтных заводов, число которых к 1940 году возросло до 18. Так, например, в Мурманской области в 1930 году была построена судовой верфь для ремонта судов тралового флота, в 1933 – 1938 годах – 82-й и 35-й судоремонтные заводы для ремонта кораблей Военно-Морского Флота.

После Второй Мировой войны бригады моряков и экипажи судов стали восполнять недостаток судоремонтных баз, осуществляя так называемый «саморемонт». В период эксплуатации судна на ходу, а также в рейсах при перевозках грузов и в период стоянки в портах под грузовыми операциями, члены экипажа сами выполняли ремонтные работы. При этом, почти на каждом судне были свои мастерские, токарный и сверлильный станки, электро- и газосварочный агрегаты, а в некоторых – и строгальные станки [11, с.73].

Существенные изменения в вопросах организации судоремонта произошли в 60-80-х годах XX века, когда суммарная мощность отрасли возросла более чем в 4 раза. Система ремонта морского транспортного флота в Советском Союзе стала регламентироваться «Положением о ремонте судов», введённом в действие приказом Министра морского флота СССР от 25 июля 1961 года №170, которым для всех судов предусматривались соответствующие виды, категории и методы ремонта.

До 1991 года Советский Союз, один из лидеров мирового военного кораблестроения, по объёмам гражданского судостроения входил в число десяти самых развитых стран, производя на отечественных судовой верфях свыше 50% тоннажа морского транспортного флота и 60% тоннажа рыбопромысловых судов страны [40].



Рисунок 1 – Структура товарного выпуска продукции судостроительной промышленности России [58]

Балансовая стоимость основных производственных фондов предприятий судостроительной промышленности составляет около 58 млрд. рублей. На предприятиях занято 177,6 тыс. человек, из них в промышленности – 146,6 тыс. человек, в научных и проектных организациях - 31,0 тыс. человек [89]. Характерными особенностями судостроительной промышленности отрасли являются:

- длительный цикл разработки и постройки судна;
- потребность закупки доли комплектующего оборудования за рубежом;
- широкая номенклатура изготавливаемых деталей и узлов при небольшом количестве их в партии;
- выраженная сезонность работ;
- большая стоимость и трудоёмкость изготовления деталей и сборки узлов;
- высокий объём физического труда, сложность его комплексной механизации и автоматизации.

Сравнительная характеристика состава Военно-Морского Флота России к началу 1990 года и 2011 года

Советский Военно-Морской Флот в начале 1990 года имел боеспособными в своём составе: 4 авианесущих крейсера, 2 противолодочных крейсера-вертолётносца, около 160 надводных кораблей дальней морской зоны (крейсеров, эсминцев, больших противолодочных кораблей и сторожевых кораблей 1-го ранга).

К 2011 году в составе отечественного Военно-Морского Флота были боеспособны только один авианосец, четыре крейсера, шесть эсминцев, десять больших противолодочных кораблей и пять сторожевых кораблей: всего около 25 единиц надводных кораблей 1-го и 2-го рангов. Строительство новых кораблей дальней морской зоны осуществляется низкими темпами. Так, до 2020 года в состав флота предполагается ввести четыре вертолётносца «Мистраль», шесть фрегатов проекта 22350, три фрегата проекта 11356, что не может восполнить естественную убыль кораблей 1-го и 2-го ранга, на 2011 год ещё находящихся в составе флота. Кроме того, ведётся строительство вспомогательных судов различных проектов

Также, Министерство Обороны России заключило контракты на строительство ещё 6 корветов, 5 фрегатов, 5 дизельных подводных лодок, 2 атомных подводных лодок, 4 подводных стратегических ракетносцев, 5 малых ракетных кораблей, 2 малых артиллерийских кораблей, 2 больших десантных кораблей. По данным на конец 2010 года, в течение пяти лет (с 2011 до конца 2015 года) в боевой состав ВМФ РФ должны войти 35 кораблей, а именно: 4 РПКСН проекта 955/955А/955У, 2 МПЛТРК проекта 855/855М, 2 ДЭПЛ проекта 677 и 3 проекта 636.3, 2 фрегата проекта 22350 и 3 проекта 11356М, 5 корветов проекта 20380 и 1 проекта 11661К, 5 МРК проекта 21631, 2 МАК проекта 21630, 2 БДК проекта 11711 [15].

Приложение № 5

Таблица 1 – Динамика общей численности субъектов предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области за период с 1990 по 2011 гг.

	ГОД											Всего на 01.01.2000г.
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999		
Предприятия судоремонта,	13	16	27	31	34	39	43	54	63	75	75	
из них:												
судоремонт – осн. вид деятельности	9	10	13	15	19	20	22	26	30	38	38	
судоремонт – доп. вид деятельности	4	6	14	16	15	19	21	28	33	37	37	
ликвидированы	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
прекратили деятельность	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
преобразованы	-	1	7	1	2	-	2	-	3	-	16	

	ГОД												Всего на 01.11.2011г.
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Предприятия судоремонта,	84	97	111	127	139	151	167	179	187	189	187	177	177
из них:													
судоремонт – осн. вид деятельности	41	51	61	70	78	87	96	100	102	102	101	97	97
судоремонт – доп. вид деятельности	43	46	50	57	61	64	71	79	85	87	86	80	80
ликвидированы (банкротство)	-	-	-	-	1	1	-	1	-	3	-	1	7
прекратили деятельность	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	2	9	13
преобразованы	-	-	7	2	-	2	-	3	-	-	2	-	32

Приложение № 6

Таблица 1 – Динамика численности субъектов предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области в зависимости от объёмов оборота и количества работников за период с 1990 по 2011 гг.

	ГОД										Всего на 01.01.2000г.
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	
Субъекты судоремонта,	13	16	27	31	34	39	43	54	63	75	75
из них:											
крупные	10	10	10	10	10	11	11	11	11	11	11
средние	2	3	3	4	4	4	4	8	9	9	9
малые	1	2	8	10	12	14	16	18	22	27	27
микро	-	1	6	7	8	10	12	17	21	28	28

	ГОД												Всего на 01.11.2011г.
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Субъекты судоремонта,	84	97	111	127	139	151	167	179	187	189	187	177	177
из них:													
крупные	11	11	12	12	12	12	13	13	13	11	11	10	10
средние	9	9	9	10	10	11	11	12	13	12	12	12	12
малые	30	34	39	46	52	54	59	66	68	68	66	64	64
микро	34	43	51	59	65	74	84	88	93	98	98	91	91

Некоторые общие проблемы развития экономической морской деятельности			
длительная стагнация производства, повлекшая за собой потерю большинства секторов внутреннего и внешнего рынков российского судоремонта, как составной части судостроения	отставание развития инфраструктуры от темпов включения в хозяйственный оборот запасов углеводородов континентального шельфа Российской Федерации	строительство нефтяных терминалов и увеличение перевозок нефти морем, требующие усиления мер по обеспечению безопасности мореплавания	недостаточный уровень развития информационного обеспечения морской деятельности на основе систем, комплексов и средств различного подчинения, их интеграции и рационального использования

Рисунок 1 – Перечень некоторых общих проблем развития экономической морской деятельности

Основные направления развития экономической морской деятельности			
строительство и развитие морских портов; разработка и внедрение информационной системы морского транспорта; развитие и интеграция береговых средств обеспечения безопасности мореплавания	модернизация судов рыбопромыслового флота на отечественных судоремонтных предприятиях; восстановление и обновление аварийно-спасательного и другого вспомогательного флота	развитие межведомственной автоматизированной системы информационной поддержки проведения морских спасательных операций	развитие единой системы информации об обстановке в Мировом океане для информационной поддержки осуществления основных видов морской деятельности

Рисунок 2 – Перечень основных направлений развития экономической морской деятельности

Динамика среднесписочной численности работников на субъектах предпринимательства в сфере судоремонта Мурманской области

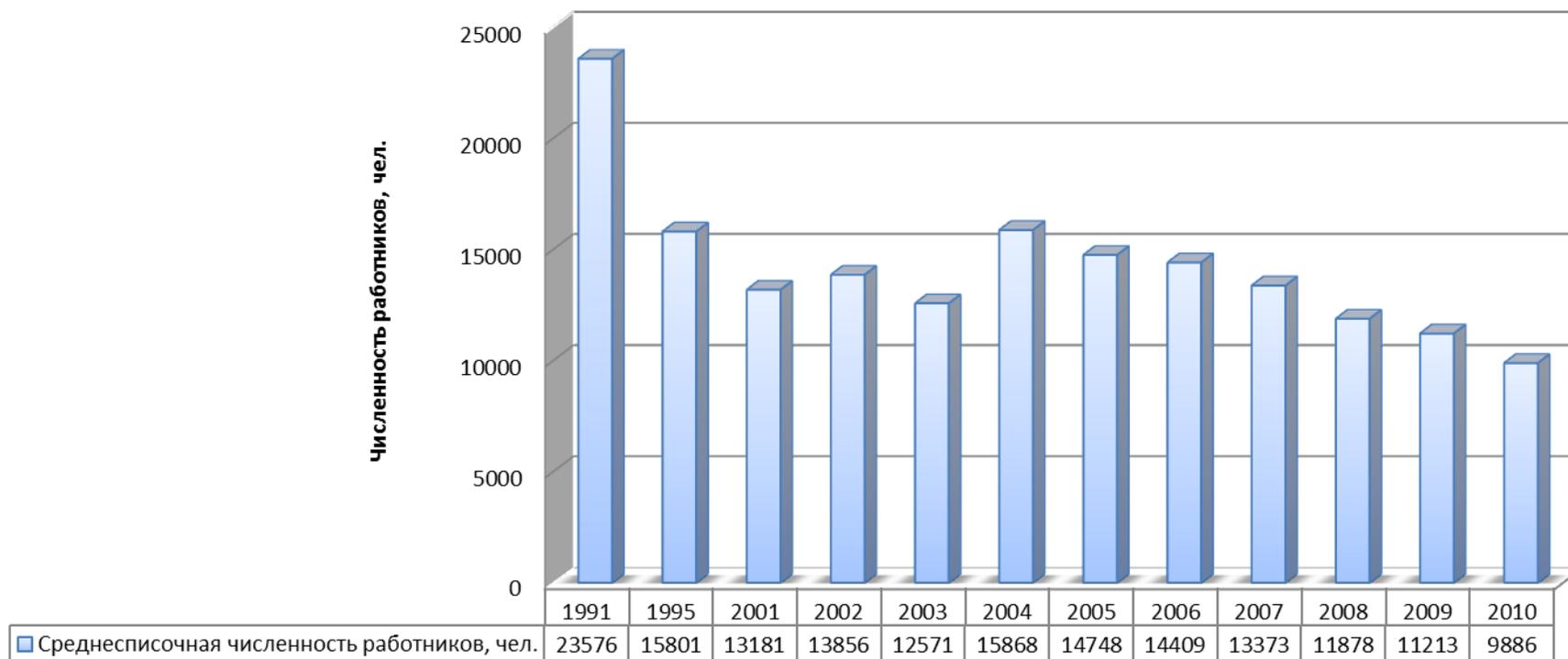


Рисунок 1 – Динамика среднесписочной численности работников предпринимательских структур сферы судоремонта Мурманской области за 1991, 1995, 2001 – 2010 гг.

Приложение № 9

Таблица 1 – Численность сотрудников административно-управленческого аппарата судоремонтного завода «Нерпа» ОАО «Центр судоремонта «Звёздочка» за период 2008-2010 гг.

Наименование структурного подразделения	Численность, чел.		
	2008	2009	2010
Руководство	15	14	10
Механико-ремонтное производство (цех №4)	17	17	12
Трубо-медницкое производство (цех №9)	20	20	18
Сдаточно-монтажный цех (цех №15)	44	42	38
Корпусное производство (цех №7)	15	15	16
Энергетическое производство (цех №14)	20	20	18
Транспортный цех (цех №20)	8	8	-
Водно-транспортный цех (цех №22)	4	4	4
Складское хозяйство (цех №30)	3	3	4
Административно-хозяйственный отдел	19	18	17
Служба охраны труда	5	6	3
Бюро №2	5	5	4
Отдел труда, заработной платы и кадров	55	-	-
Отдел труда и заработной платы	-	33	26
Отдел кадров	-	14	12
Планово-экономический отдел	14	11	12
Отдел материально-технического снабжения	22	21	21
Отдел внешнеэкономической деятельности	5	6	8
Служба безопасности	1	1	1
Правовой отдел	7	6	8
Служба качества	27	24	23
Производственный отдел	29	19	15
Отдел главного строителя	-	7	14
Бухгалтерия	26	25	25
Финансовый отдел	10	8	8
Всего АУП предприятия	371	347	317

Таблица 2 – Средний размер заработной платы сотрудников административно-управленческого аппарата судоремонтного завода «Нерпа» ОАО «Центр судоремонта «Звёздочка» за период 2008-2010 гг., руб.

Наименование предприятия	Года		
	2008	2009	2010
ОАО «СРЗ «Нерпа»	21 243	21 296	23 032

Приложение № 10

Таблица 1 – Численность сотрудников административно-управленческого аппарата ОАО «10 судоремонтный завод» за период 2008-2010 гг.

Наименование структурного подразделения	Численность, чел.		
	2008	2009	2010
Монтажно-механический цех (цех №4)	12	12	11
Цех корпусный и утилизации (цех №40)	13	14	13
Служба главного механика	17	16	15
Пункт первичной переработки радиоактивных отходов	1	1	1
Транспортный цех	4	4	4
Пункт временного содержания реакторных блоков и судов АТО/ССКУ	3	2	2
Управление	3	2	2
Пом. ген. директора по корпоративному развитию и правовым вопросам	1	1	1
Отдел кадров	6	5	4
Отдел технического контроля	5	5	4
Финансовый отдел	17	17	15
Специальный конструкторско-технологический отдел	21	20	18
Производственно-диспетчерский отдел	16	14	14
Планово-экономический отдел	9	9	7
Отдел организации труда и заработной платы	6	6	5
Отдел материально-технического снабжения	12	11	10
Административно-хозяйственный отдел	11	4	5
Отдел ядерной и радиационной безопасности	9	8	4
Отдел коммуникаций, сетевых и информационных технологий	6	5	4
Отдел охраны труда и техники безопасности / ведущий инженер по охране труда	3	2	1
Центральная заводская лаборатория	6	6	6
Метрологическая лаборатория	1	1	1
Служба противопожарной защиты и спасательных работ	7	7	6
Служба безопасности	10	8	9
Отряд военизированной охраны	6	6	6
Группа судов обеспечения	17	16	15
Плавучий док – 18	11	11	9
Плавучий док – 73	9	8	4
Всего АУП предприятия:	242	221	196

Таблица 2 – Средний размер заработной платы сотрудников административно-управленческого аппарата ОАО «10 судоремонтный завод» за период 2008-2010 гг., руб.

Наименование предприятия	Года		
	2008	2009	2010
ОАО «10 СРЗ»	21 788	20 890	24 615

Приложение № 11

Таблица 1 – Численность сотрудников административно-управленческого аппарата ОАО «35 судоремонтный завод» за период 2008-2010 гг.

Наименование структурного подразделения	Численность, чел.		
	2008	2009	2010
Управление, в т.ч.	6	6	7
директор	1	1	1
заместители директора	5	5	6
Автоматическая телефонная станция	4	4	4
Отдел ценообразования и нормирования	20	15	15
Ремонтно-строительная группа	3	3	3
Служба безопасности и режима	2	3	3
Здравпункт	2	2	2
Отдел «Аттестационный центр специальных экспертиз»	-	1	-
Бюро организации труда и заработной платы	4	4	4
Бюро охраны труда	3	4	5
Группа внешнеэкономической деятельности	-	-	1
Юридическая группа	3,5	2	2
Отдел строителей кораблей	9	9	9
Производственно-диспетчерский отдел	15	17	17
Технический отдел	26	43	43
Отдел контроля качества	16	15	15
Энергомеханический отдел	7	6	5
Отдел материально-технического снабжения	18	18	19
Отдел кадров	7	7	7
Бухгалтерия	26	26	25
Хозяйственный отдел	35	34	34
Метрологическое бюро	4	4	4
Отдел автоматизированных систем	15	15	15
Центральная заводская лаборатория	16,5	18,5	18,5
Планово-экономический отдел	9	10	11
Секретное отделение	2	2	2
Бюро пропусков	2	2	2
Штаб по делам ГО и ЧС	3	3	2
Всего АУП предприятия:	258	273,5	274,5

Таблица 2 – Средний размер заработной платы сотрудников административно-управленческого аппарата ОАО «35 судоремонтный завод» за период 2008-2010 гг., руб.

Наименование предприятия	Года		
	2008	2009	2010
ОАО «35 СРЗ»	19 718	25 018	26 431

Приложение № 12

Таблица 1 – Численность сотрудников административно-управленческого аппарата ОАО «82 судоремонтный завод» за период 2008-2010 гг.

Наименование структурного подразделения	Численность, чел.		
	2008	2009	2010
Генеральный директор	1	1	1
Заместитель генерального директора	1	1	1
Главный инженер	1	1	1
Служба безопасности и физической защиты	2	2	3
Секретная часть	3	3	3
Отдел кадров	6	6	6
Группа обеспечения технического контроля	4	5	5
Группа труда и заработной платы	4	4	4
Экономическая служба	12	12	12
Бухгалтерия	21	18	18
Технический отдел	18	18	16
Энергомеханический отдел	8	7	6
Бюро охраны труда	4	3	3
Метрологическая служба	2	2	2
Производственно-диспетчерский отдел	17	15	15
Группа материально-технического снабжения	6	5	5
Административно-хозяйственный отдел	3	4	4
Группа (компьютерного обеспечения)	2	2	2
Группа (юридическая)	4	4	4
Корпусно-доковое производство	25	24	23
Ремонтный участок	11	10	7
Гараж	7	5	4
Центральная заводская лаборатория	8	5	5
Служба радиационной безопасности	3	3	3
Бюро пропусков	2	2	2
Плавучий док	18	16	16
Всего АУП предприятия:	193	178	171

Таблица 2 – Средний размер заработной платы сотрудников административно-управленческого аппарата ОАО «82 судоремонтный завод» за период 2008-2010 гг., руб.

Наименование предприятия	Года		
	2008	2009	2010
ОАО «82 СРЗ»	24 367	25 012	27 651

Владислав Михайлович Кутин

**СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА
В СФЕРЕ СУДОРЕМОНТА МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ**

Научное издание

Издательство МГТУ. 183010 Мурманск, Спортивная, 13.
Сдано в набор 18.04.2012. Подписано в печать 19.04.2012. Формат 60×84¹/₁₆.
Бум. типографская. Усл. печ. л. 8,14. Уч.-изд. л. 5,0. Заказ 257. Тираж 500 экз.
Отпечатано в ООО «Полиграфист», г. Мурманск, ул. Шмидта, д. 43

В. М. КУТИН

**СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА
В СФЕРЕ СУДОРЕМОНТА МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ**