



УДК 34

Н.В. Чих, к.ю.н., доцент, заведующей кафедрой гражданско-правовых дисциплин ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

А.А. Дорогин, студент 4 курса юридического факультета ФГБОУ ВО «ВГУВТ» 603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова 5а

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ПРОБЛЕМЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АО «ОБЪЕДИНЕННАЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ»

Ключевые слова: судостроение, корпорация, акционерное общество, ОСК.

В статье рассмотрены особенности правового положения, изучены основные этапы развития и выявлены основные проблемы правового регулирования АО «Объединенная судостроительная корпорация»..

Акционерное общество «Объединенная судостроительная корпорация» (далее – ОСК, Корпорация) учреждено 21 марта 2007 года в соответствии с Указом Президента РФ № 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.[1] Государство возложило на ОСК определенные управленческие и финансовые полномочия, что отличает эту корпорацию от других юридических лиц, а значит требует дополнительного изучения его правового статуса.

Впервые об идее создания ОСК стало известно в конце 2006 года. Планировалось реформирование отрасли путем создания государственной корпорации, однако было принято решение организовать акционерное общество, где 100% акции находятся в собственности государства.

Указанное решение принималось в период кризисного состояния судостроительной отрасли, которая была загружена лишь на 20 – 25%, удовлетворяя только около 6% российских потребностей, в сфере водного транспорта. Не было ни кадров, ни мощностей, ни технологий для выполнения новых заказов торгового флота и энергетических компаний.[2] Консолидация всех верфей и последующая модернизация отрасли должны, по мнению правительства, обеспечить ее подготовку к выполнению заказов, связанных с шельфовыми разработками в Арктике и на Дальнем Востоке. Но, как и в случае с самолетостроением, принуждать российские компании размещать заказы на отечественных предприятиях имеет смысл, только если последние в состоянии их выполнить, а для этого требуются не просто денежные вложения в техническое переоснащение, но и реорганизация устаревшей системы ФГУПов, эффективно управлять которыми российские министерства не в состоянии. Окончательное формирование ОСК завершилось в 2010 году после Указа Президента РФ от 9 июня 2010 г. N 696, в результате которого в состав Корпорации вошел целый ряд государственных предприятий.[3]

Системный кризис в сфере российского судостроения потребовал разработки мер, направленных на развитие этой важнейшей отрасли. С этой целью Правительством РФ была одобрена Стратегия развития открытого акционерного общества «Объединенная судостроительная корпорация» на период до 2030 года.[4] В этом документе определены ключевые направления развития Корпорации: усиление отечественного инжиниринга; повышения уровня и качества проектов и проектно-конструкторских работ с выстраиванием долгосрочных кооперационных схем; обновление производственных мощностей Корпорации с учетом планируемых заказов в отрасли. Концентрация центра ответственности за реализацию крупных отраслевых проектов, а также проектов, размещаемых за рубежом предусматривается в рамках головной организации ОАО «ОСК». Переход от территориальной модели управления активами к дивизионному принципу управления Корпорацией основанному исходя из концентрации компетенций в перспективных продуктовых нишах. Стимулирование внедрения инноваций через актуализацию системы эффективного потребления научно-технического задела создаваемого научными организациями судостроения и смежных отраслей. Социальная и кадровая политика, в первую очередь, направленная на принципиальное изменение мотивационной модели декомпозирующей достижение показателей общей эффективности Корпорации на показатели эффективности менеджмента и работников.

Однако некоторые ученые критикуют данный документ. Отмечается, что данная стратегия подготовлена специалистами, не имеющими прямого отношения к ОСК. Документ, вынесенный и согласованный в Правительстве РФ, был подготовлен сотрудниками отраслевого института, не входящего в ОСК, и при этом шел вразрез с основными положениями предварительной «Концепции развития ОСК», составленная руководителями верфей и ОСК. Таким образом, необходимо констатировать, что к разработке принятой в Правительстве РФ стратегии были привлечены не инсайдеры ОСК, а внешние эксперты. Также указывается, что стратегия недостаточно ресурсообеспечена, так как заложенные на ее реализацию ресурсы априори не позволят достичь заявленных целей. [5]

На сегодняшний день ОСК обеспечивает 80% всех судостроительных проектов в России, поскольку она объединяет лучшие судостроительные, судоремонтные предприятия и проектные бюро, а также, более 60 верфей. Стратегия развития ОСК направлена на освоение отраслевых ниш с высокой рентабельностью. В судостроении для гражданских нужд речь идет о буровых и добычных платформах, шельфовой технике, специализированных судов ледового класса для освоения Арктики, судов для внутреннего водного транспорта. В военном кораблестроении основным остается обеспечение нужд ВМФ России и строительство флота XXI века. С учетом того, что большая доля продукции военного назначения ОСК идет на экспорт.

Проектно-конструкторские бюро ОСК имеют значительный опыт инновационных разработок в сфере кораблестроения и морской техники. Заказчикам предлагаются уникальные инновационные проекты, аналогов, которых нет в мире. [6]

Однако, положительные тенденции развития отрасли, не означают отсутствия проблем в области судостроения. С большим сожалением нужно с большим сожалением заметить, что уже к началу марта 2015 года большинство судостроительных верфей России прекратили производство сухогрузных судов из-за катастрофической нехватки оборотных средств, что объясняется слишком большими ставками по рублевым кредитам и отсутствием более-менее крупных инвесторов.

Поэтому не случайно остановила свою работу Окская судовой верфь, а другие верфи сократили производство на 50%-70%, что вызывает еще большее беспокойство. Следует вспомнить, что в 2014 году российскими судостроителями было произведено только 9 танкеров и сухогрузов, тогда как в 2013 году — 25, т.е. падение производства составило более 270%.

Если предприятия, выполняющие государственный оборонный заказ, все-таки обеспечены оборотным капиталом, то производители гражданского флота балансируют

на грани банкротства, поскольку беспрецедентное падение национальной валюты сделало недоступным для них дешевые кредиты.

Судостроители по приемлемым ставкам лишены возможности взять кредиты, а ставка рефинансирования Центробанка, в ближайшее время снижаться, скорее всего, не будет. Если раньше производители могли получить дешевые зарубежные кредиты в Европе и США, то теперь доступ к ним также закрыт из-за введенных против России санкций. Если же говорить о китайских кредитах, то все они относятся к категории связанных, т.е. их можно взять, но покупать сырье для производства нужно будет в Китае, что неприемлемо по многим причинам.[7]

Специалисты считают, что среди этих причин экономической политики в России, приводящим к удорожанию стоимости строительства судов на 40–45 % по сравнению со стоимостью строительства подобных судов на зарубежных верфях, являются:

- система налогообложения;
- отсутствие или недостаток оборотных средств;
- дороговизна отечественных кредитов;
- высокая стоимость импортного комплектующего оборудования из-за уплаты таможенных пошлин и НДС;
- высокие издержки верфей, связанные с неполной загрузкой производственных мощностей;
- несовершенный менеджмент.[8]

Обостряется вопрос по усилению необходимого контроля ОСК со стороны компетентных государственных органов. Так например, только в 2013 году военными прокурорами выявлено более 160 нарушений законов, в том числе связанных с необоснованным ценообразованием и качеством выполняемых работ, привлечением к исполнению оборонных заказов неквалифицированных субподрядчиков и оборудования, несоблюдением порядка приема и оплаты выполненных работ. Нарушение сроков и качества выполнения заказов по строительству и ремонту кораблей, судов и различного оборудования ВМФ приводит к затягиванию ввода их в строй.[9] Также в 2015 году сотрудники ФСБ провели обыски в ОСК и задержали нескольких ее сотрудников. Обыски проводились в рамках расследования нарушений, связанных с закупками при ремонте военной техники в 2011-2012 годах.[10] Данные факты свидетельствуют о недостаточном контроле со стороны надзорных органов в отношении Корпорации, в результате которого допускаются неоднократные нарушения законодательства.

Таким образом, в свете увеличения внимания Правительства РФ к проблемам судостроительной отрасли и активизации государственной поддержки через институт ОСК потенциал российских верфей в сегменте гражданского и военного судостроения существенно вырос. Однако необходимо решить существенные системные проблемы, которые ускорят реформирование всей судостроительной отрасли.

Список литературы:

[1] Указ Президента РФ от 21.03.2007 N 394 (ред. от 09.06.2010) "Об открытом акционерном обществе "Объединенная судостроительная корпорация" опубликован в Собрании законодательства Российской Федерации от 26 марта 2007 г. N 13 ст. 1532

[2] Судостроение >> Рынки >> Бизнес-справочник [Электронный ресурс] URL <http://www.rb.ru/biz/markets/show/96/> (дата обращения 10.06.2016)

[3] Указ Президента РФ от 9 июня 2010 г. N 696 "О развитии открытого акционерного общества "Объединенная судостроительная корпорация" опубликован в Собрании законодательства Российской Федерации от 14 июня 2010 г. N 24 ст. 3018

[4] Государственная программа Российской Федерации «Развитие судостроения на 2013–2030 годы»

<http://www.minpromtorg.gov.ru/ministry/fcp/6> [Электронный ресурс] (дата обращения 10.06.2016)

[5] А.Э. Вознесенский//Альтернативная стратегия развития ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» на 2013–2030 годы //Вестник Чувашского университета. 2014. № 3 С. 121-133

[6] <http://www.oaoosk.ru/about/> [Электронный ресурс] (дата обращения 10.06.2016)

[7] <http://mbsz.ru/?p=15572> [Электронный ресурс] (дата обращения 10.06.2016)

[8] Тактаров, Р. А. Набиев, М. А. Кондрицкий Г. А.//Анализ состояния тенденций развития судостроительно-судоремонтной отрасли в России//Вестник АГТУ. Сер. Экономика. 2013 №2 С. 118-126

[9] <http://www.forbes.ru/news/245297>[Электронный ресурс] (дата обращения 10.06.2016)

[10] <http://www.svoboda.org/content/article/27141578.html> [Электронный ресурс] (дата обращения 10.06.2016)

FEATURES OF LEGAL REGULATION OF JSC «UNITED SHIPBUILDING CORPORATION»

Dorogin A.A., Chih N.V.

Keywords: shipbuilding, corporation, joint stock company, USC.

In the article the peculiarities of the legal status, studied the main stages of development and the basic problems of legal regulation of JSC "United shipbuilding Corporation".