

УДК 338.2

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СУДОСТРОЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Игнатьева Н.А.

*ГОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса», Владивосток,
e-mail: Ignatevanadia@mail.ru*

Статья посвящена вопросам современного состояния и перспективам развития судостроения в Российской Федерации. Особенности развития судостроения в России выразились в том, что собственно «судостроительная промышленность» была сосредоточена на строительстве кораблей ВМФ и крупных и технически сложных гражданских судов. Главной проблемой отечественного судостроения является отсутствие в ее составе предприятий способных вести постройку судов дедвейтом 100 тыс. тонн и более. Возможность строить такие суда в данное время определяет конкурентоспособность судостроения той или иной страны. Такие суда, востребованы рынком, так как являются наиболее предпочтительной продукцией на долгосрочную перспективу, и в первую очередь необходимы для возрождения отечественного морского флота. Российское государство выделяет большие средства на развитие судостроения.

Ключевые слова: судостроительная отрасль, Федеральные целевые программы России, судостроительные предприятия

CURRENT STATUS AND PROSPECTS OF SHIPBUILDING DEVELOPMENT IN THE RUSSIAN FEDERATION

Ignatyeva N.A.

*IGOU VPO «Vladivostok State University of Economics and Service», Vladivostok,
e-mail: Ignatevanadia@mail.ru*

This article is devoted to the current status and prospects of shipbuilding development in the Russian Federation. Features of development of shipbuilding in Russia are in the fact that the actual «shipbuilding industry» has focused on the construction of military courts and large and technically complex civil courts. The main problem of the domestic shipbuilding industry is the absence of companies capable of carrying out the construction of ships with deadweight of 100 thousand tons and more. The opportunity to build such ships determines the competitiveness of shipbuilding industry. It should be noted that these vessels demanded by the market, as they are the most preferred products in the long term, as well as in the first place necessary for the revival of the national navy. The Russian government allocates huge funds for development of shipbuilding.

Keywords: shipbuilding industry, Russian Federal Target Programs, shipbuilding

Судостроение, как и большая часть промышленности России, переживает сложные времена и сейчас как никогда важно определить те типы судов, строительство которых не только обеспечит предприятия заказами сегодня, но и позволит создать задел технических и научных разработок для дальнейшего развития.

Раньше высокий научно-технический уровень отечественного судостроения, являвшегося, по сути, в основном военным кораблестроением, обеспечивался тем, что корабли строились, прежде всего, для советского военно-морского флота, противостоявшего флотам НАТО и в первую очередь США.

Таким образом, холодная война, противостояние двух военно-политических блоков, первоочередное финансирование военно-промышленного комплекса способствовали созданию кораблей действительно уникальных по своим тактико-техническим характеристикам. Поставки же этих кораблей на экспорт носили характер не коммер-

ческих сделок, а передач дружественным режимам в рамках военно-политической помощи [5].

Время прошло, отечественный ВМФ снизил объемы заказов отечественной промышленности, проекты кораблей устарели, но пока еще экспортируются, порой в те же страны, сегодня уже на коммерческой основе. Следует констатировать, что конкурентоспособность российского кораблестроения значительно снизилась. Также снизилась в сопоставимых ценах и стоимость самих кораблей, хотя и неоднократно модернизированных, вследствие длительной постройки и отсутствия вложений в основные средства производства в последние два десятилетия.

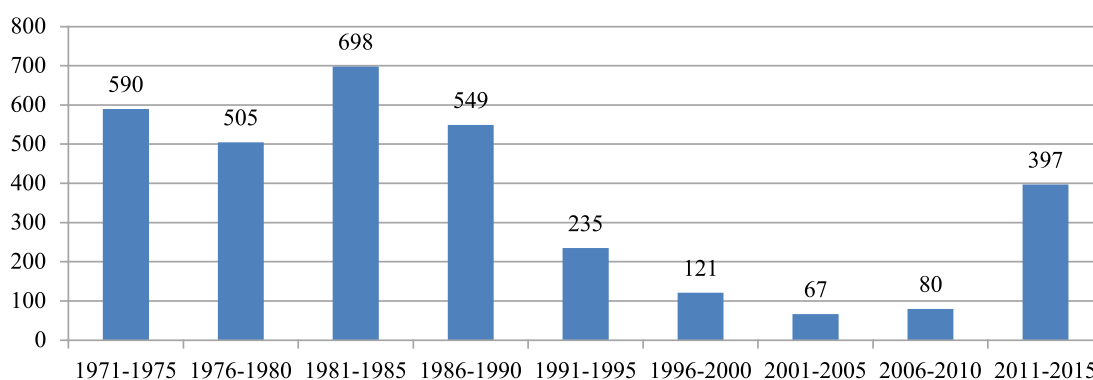
За те годы, когда в России принимали многочисленные программы «возрождения флота», судостроение развитых стран сделало качественный скачок и ушло на новый более высокий уровень. Если в российском судостроении занято почти 200 тысяч человек, а объем выпускаемой продукции коле-

блется в пределах 70-90 тыс. тонн, то судостроение Германии производит ежегодно 1200 тыс. тонн при числе работающих всего 20 тысяч [5].

Как и многие другие сегменты машиностроения, в 1990-е гг. судостроительная отрасль оказалась в глубоком кризисе. Хотя с 1999 г. финансирование отрасли было увеличено, «советские» объемы производства остаются для судостроительной промышленности недостижимой величиной. Так, объем товарного выпуска, измеренный в суммарном тоннаже кораблей и судов, сданных заказчику в период 2006 – 2010 гг., составил около 80 000 тонн, что более чем в 8 раз меньше тоннажа сданных кораблей за период 1986-1990 г. Только при очень благоприятных финансовых условиях модернизированная судостроительная база позволит выйти в ближайшем будущем на объемы, соответствующие примерно 50% объема работ отечественного судостроения, выполняемых в 70 – 80-е годы (рисунок) [4].

Особенности развития судостроения в России выразились в том, что собственно «судостроительная промышленность», сегодня это 107 промышленных предприятий и 56 научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро, была сосредоточена на строительстве кораблей Военно-Морского флота и крупных и технически сложных гражданских судов. Основная же часть флота гражданских судовладельцев, морской и речной транспортный, служебно-вспомогательный и технический флот, флот рыбного хозяйства, прогулочные и спортивные суда, строилась и ремонтировалась на судостроительных и судоремонтных предприятиях соответствующих отраслей, сейчас в России таких предприятий насчитывается более 150, либо закупалась за рубежом [3].

Одним из последствий такого подхода явилась неспособность отечественной промышленности строить такие классы судов, как крупные морские и речные пассажирские суда, газозавозы, морские земснаряды,



Суммарный тоннаж кораблей и судов, сданных судостроительной промышленностью, тыс. тонн

Судостроительная промышленность России характеризуется сегодня, прежде всего, следующими особенностями: большой численностью предприятий и научно-исследовательских организаций, их разобщенностью по разным ведомствам, отраслям и коммерческим структурам, малым числом предприятий способных строить крупные суда, наличием комплекса приборостроительных и машиностроительных предприятий – поставщиков судового комплектующего оборудования, устаревание, физическое и моральное, основных фондов предприятий, которые не обновлялись в большинстве случаев с конца 80-х, начала 90-х годов XX века, полным отсутствием крупных судостроительных предприятий в бассейнах Черного и Азовского морей [1].

ввиду отсутствия соответствующего опыта, научных школ, специализированных предприятий. Главной же проблемой отечественного судостроения, безусловно, является отсутствие в ее составе предприятий способных вести постройку судов дедвейтом 100 тыс. т и более. А именно возможность строить такие суда в данное время определяет конкурентоспособность судостроения той или иной страны. Необходимо отметить, что такие суда востребованы рынком, так как являются наиболее перспективной продукцией на долгосрочную перспективу, а так же в первую очередь необходимы для возрождения отечественного морского флота [4].

Перспективными продуктовыми и коммерческими направлениями развития отечественного судостроения являются:

– специальные суда и морская техника для освоения шельфовых месторождений углеводородов и судоходства по северному морскому пути;

- флот для рыбной отрасли;
- грузопассажирские суда для речного судоходства.

Согласно данным статистики, Россия имеет 44 000 км морских границ и прилегающую к ним двухсотмильную зону экономических интересов. На российской шельфовой зоне находится 25% мировых запасов углеводородного сырья. 82% внешней торговли обслуживаются морским транспортом. Россия переваливает через свои порты 400 млн тонн грузов в год, из них 300 млн – экспортные грузы. Сто тысяч километров внутренних водных путей, идущих вдоль меридианов, пересекаются с железнодорожной сетью России, в основном расположенной по параллелям, что образует уникальную логистическую матрицу [4].

В российском судостроении трудится примерно 150 000 человек. Российское судостроение занимает примерно 1,8% объема мирового судостроения в стоимостном выражении. Судостроительная промышленность России включает в себя 45 проектных организаций и научных центров судостроительного профиля, более 50 верфей и судоремонтных заводов, более 200 предприятий-комплектаторов [5].

Российское государство выделяет большие средства на развитие судостроения. Так, Федеральные Целевые Программы России (ФЦП) до 2020 года предусматривают 538 млрд рублей, более 1,3 млрд евро в год. Это в 7 раз больше, чем государственная поддержка научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) в Корею. Финансовая поддержка государством российского судостроения, в том числе НИОКР, в настоящее время весьма значительна [2].

В настоящее время возникает важный механизм государственной поддержки отечественного судостроения в форме особых экономических зон, в частности территорий опережающего развития (ТОР). Примером является ТОР «Большой Камень» в Приморском крае, нацеленная на развитие судостроения [6].

За последние 12 лет происходил рост финансирования судостроения. В 2015 г. в сопоставимых ценах финансирование судостроения с учетом экспортных заказов более чем удвоилось по сравнению с периодом 2000-2003 гг. В среднем около 70% составляет доля военного кораблестроения, на котором Россия специализируется исторически. Начиная с 2009 г. вырос и выпуск гражданской продукции. Однако о восстановлении

потенциала отрасли говорить рано: только при очень благоприятных финансовых условиях модернизированная судостроительная база позволит выйти в 2015 г. на объемы, соответствующие примерно 50% объема работ отечественного судостроения, выполняемых в 70 – 80-е годы [5].

Основную озабоченность вызывает не объем производства как таковой, а накопленные в отрасли структурные проблемы, которые ставят под вопрос реализацию ключевых показателей государственных программ, как в военном, так и в гражданском сегменте судостроения. В числе этих проблем – высокий износ основных фондов, устаревшая научно-технологическая, проектная база, низкое качество комплектующих и развал системы кооперации, дефицит квалифицированных кадров и т.д. [2].

Характерным для российского судостроения является низкий уровень серийности, что негативно сказывается на себестоимости, качестве, сроках выпуска продукции. В гражданском сегменте мелкосерийность в основном связана с дефицитом платежеспособного спроса. В военном кораблестроении – с деградацией производства оборудования и комплектующих, прежде всего, современного радиотехнического и радиоэлектронного оборудования, вооружения, энергетических установок. Свое влияние оказывает также сложившаяся в советские времена традиция внесения частых изменений в проект, с внедрением их в строительство, вместо проработки «пакетов» модернизации с запланированным синхронным переходом на строительство усовершенствованного варианта того или иного изделия [1].

Судостроение объективно относится к отраслям, обладающим большим научно-техническим и производственным потенциалом, способным влиять на развитие технологий в смежных отраслях промышленности. Это является значимой причиной того, что ведущие мировые страны уделяют особое внимание развитию морских и судостроительных технологий в обеспечение активной морской деятельности, оказывая значительную поддержку национальным судостроительным компаниям.

Как возможный вариант развития судостроительной отрасли и в первую очередь военного кораблестроения предлагается рассмотреть создание трехуровневой структуры отрасли:

Первый уровень – государственные судостроительные предприятия, осуществляющие строительство и средний ремонт кораблей с модернизацией;

Второй уровень – эффективно функционирующие частные предприятия, осуществ-

включающие сервисное обслуживание кораблей и судов, с передачей им в аренду «тяжелых» активов за символическую арендную плату на длительный срок на условиях безусловного исполнения взятых обязательств, формирования новых рабочих мест, модернизации полученных в аренду мощностей;

Третий уровень – специализированные частные предприятия, выполняющие небольшие объемы сервисного обслуживания отдельных систем и механизмов кораблей и судов [7].

Применение вышеуказанного варианта развития предприятий и комплексных подходов к решению системных проблем судостроения при государственной поддержке отрасли позволит в относительно короткие сроки создать эффективно функционирующую систему кораблестроения, обеспечить выполнение заданных объемов работ и в целом реализовать государственную программу вооружения (ГПВ) 2011-2020 гг. в установленные сроки.

Список литературы

1. Киселев А.А. Повышение конкурентоспособности российского судостроения: ревизия моделей и стратегии модернизации. – ИНФРА-М., 2014. – 240 с.
2. Красова Е.В. Государственная политика инновационной поддержки российского судостроения: факторы развития, цели и приоритеты / Е.В. Красова, Л.Н. Жилина, // Экономика и предпринимательство. – 2014. – № 1 (2). – С. 99–104.
3. Осипов В.А. Проблемы международной конкуренции российского судостроительного и судоремонтного производства на Дальнем Востоке / В.А. Осипов, Л.Н. Жилина // Интернет-журнал «НАУКОВЕДЕНИЕ». – 2013. – № 4.
4. Осипов В.А. Проблемы развития судостроительно-судоремонтного комплекса Дальнего Востока России: монография / В.А. Осипов, И.С. Астафурова, Л.Н. Жилина. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2014. – 219 с.
5. Сенюшкин Н.С. Концепция развития современного судостроения / Н.С. Сенюшкин, К.А. Телегина // Молодой ученый – 2015. – № 4. – Т. 1. – 359 с.
6. Стихия И.В., Кривошапова С.В. Проблемы эффективного функционирования территорий опережающего развития в Приморском крае // Фундаментальные исследования. – 2015. – № 12-6. – С. 1273–1277.
7. Стругов Л.В. Российское судостроение – современное состояние и перспективы развития. – М.: Департамент судостроительной промышленности, 2014. – 352 с.