

УДК 332.1

ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ СУДОСТРОЕНИЯ В ПРИМОРСКОМ КРАЕ

Сузьмина Г.С.

*ГОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса», Владивосток,
e-mail: galchonok2020@mail.ru*

Статья посвящена вопросам развития судостроения в Приморском крае на примере судостроительного кластера «Звезда». В статье указаны фундаментальные причины стагнации предприятий судостроительной отрасли на Дальнем Востоке. С принятием государственных программных и организационных решений в судостроительной отрасли России и Дальнего Востока начались существенные изменения. Важным событием является создание в Приморском крае судостроительного комплекса «Звезда», который начинает осуществлять деятельность на территории опережающего социально-экономического развития «Большой Камень». В результате реализации проекта в Приморском крае появится одна из самых современных верфей в России. «Звезда» будет выпускать суда водоизмещением до 350 тысяч тонн, элементы морских платформ, суда ледового класса, специальные суда и другие виды морской техники.

Ключевые слова: судостроительная отрасль, государственная программа поддержки судостроения, Дальний Восток России, Приморский край, судостроительный комплекс «Звезда»

FACTORS OF SHIPBUILDING DEVELOPMENT IN PRIMORSKY KRAI

Suzmina G.S.

*GOU VPO «Vladivostok State University of Economics and Service», Vladivostok,
e-mail: galchonok2020@mail.ru*

This article is devoted to the development of shipbuilding in the Primorsky region on the example of the shipbuilding cluster «Star». The article listed the fundamental reasons for the stagnation of ship-building industry in the Far East. With the adoption of public policy and organizational solutions essential changes began in shipbuilding industry in the Russian Far East. An important development is the creation of the shipbuilding complex «Zvezda» in the Primorsky region, which begins to operate on the territory of advancing socio-economic development «Bolshoi Kamen». As a result of the project realization, one of the most modern shipyards in Russia will appear in the Primorsky Territory. «Zvezda» will produce ships up to 350 thousand tons, the elements of offshore platforms, ice-class vessels, special vessels and other marine equipment.

Keywords: shipbuilding industry, governmental program of shipbuilding support, the Russian Far East, Primorsky Krai, shipbuilding complex «Zvezda»

Характерной особенностью экономики Дальнего Востока является то, что деятельность многих предприятий неразрывно связана с морем, следовательно эти предприятия нуждаются в развитии отрасли судостроения и судоремонта в регионе. До недавнего времени судостроительные предприятия в основном находились в северозападной части страны, а на Дальнем Востоке были сосредоточены судоремонтные предприятия, большая часть из которых находилась в Приморском крае. В период реформирования экономики многие судоремонтные предприятия по ряду причин сократили объемы судоремонтных работ и вынуждены были перепрофилировать свою деятельность [5].

Сегодня судостроительная отрасль Дальнего Востока России – это совокупность предприятий и организаций, работающих в подотраслях судостроения и судоремонта, судового машиностроения и электротехники, морского приборостроения. Судостроение в значительной мере определяет национальную безопасность государства во всех сферах морской деятельности России на

Дальнем Востоке, в том числе оборонной, транспортной, продовольственной, энергетической и технологической. Судостроение обладает мультипликационным эффектом, влияя на развитие технологий и производства в смежных отраслях промышленности и сферы услуг [4].

В период перехода к рынку проблемы судостроения и судоремонта на Дальнем Востоке проявились особенно остро. Факторами стагнации отрасли стали: отказ государства от политики протекционизма; отсутствие рыночных конкурентных преимуществ; усиление воздействия удорожающих фактов; либерализация внешнеэкономической сферы и усиление в связи с этим международной конкуренции. Расчеты свидетельствуют о том, что Республика Корея и Китай стали достаточно серьезным фактором, понижающим возможности дальневосточных судостроительных и судоремонтных предприятий по удовлетворению потребностей российских предприятий. Например, негативное воздействие на судостроительную отрасль внешнеэкономической конкуренции проявилось в поч-

ти полном прекращении производства на Дальнем Востоке судов для рыбной промышленности. Судостроительные предприятия, которые ранее имели региональный рынок сбыта, в десятки раз сократили производство, в частности по следующей причине: относительно высокая эффективность производства в рыбной отрасли при преобладании в ней теневого уклада экономики и возможность оставлять валютные средства за рубежом, предпочли в масштабных закупках за рубежом рыболовческих судов. Снижение загрузки мощностей еще более усилило воздействие фактора удорожания. Практически все дальневосточные предприятия оказались в сложном финансовом положении. И если производственный потенциал в 90-е годы в какой-то степени был сохранен, то кадровая проблема обострилась до предела. Сказались невысокая престижность труда судостроителей и судоремонтников для молодежи и разрушение системы подготовки рабочих основных специальностей. В таких экономических условиях работали все дальневосточные судостроительные и судоремонтные предприятия [4].

В 2006-2008 годах началось медленное восстановление производства на дальневосточных судостроительных предприятиях, сохранивших свою производственную базу, сумевших найти нишу на внутреннем и внешнем рынках, получивших от государства заказы оборонного характера. Институционально основой этого стало принятие государственных программных актов. Были разработаны и утверждены «Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу» и ФЦП «Развитие гражданской морской техники» на 2009-2016 годы [1].

Создание в 2007 г. в России «Объединенной Судостроительной Корпорации», и включение в нее Дальневосточного Центра Судостроения и Судоремонта (ДЦСС), в состав которого вошли основные судоремонтные и судостроительные производственные мощности Дальневосточного федерального округа, явилось важным шагом на пути восстановления судостроительной отрасли в Приморье [3].

По поручению президента РФ консорциум компаний Роснефть и Газпромбанк в лице совместного предприятия ЗАО «Современные Технологии Судостроения» создает на Дальнем Востоке промышленный и судостроительный кластер на базе ОАО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта» (ДЦСС), ядром которого станет новый судостроительный комплекс

«Звезда» в городе Большой Камень. Постановлением правительства РФ от 28 января 2016 года в Приморском крае создана территория опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР) «Большой Камень», нацеленная на развитие судостроения. Особый статус поможет создать судостроительный кластер на базе ДЦСС. Судостроительный комплекс «Звезда» становится «якорным» участником проекта, вокруг которого будут размещаться предприятия, направленные на производство сопутствующей судостроению техники [2].

Предполагается, что частные инвестиции в ТОСЭР составят около 140 миллиардов рублей при бюджетных вложениях в размере более 3 миллиардов рублей, из них 39 миллионов рублей – на инфраструктуру судостроительного комплекса «Звезда» и почти 3 миллиарда рублей – на инфраструктуру жилого микрорайона. Преференции, которые получают резиденты ТОСЭР, помогут в кратчайшие сроки сформировать технологическую цепочку по строительству судов, максимально локализованную на территории России [2].

В результате реализации проекта в Приморском крае появится одна из самых современных верфей в России. «Звезда» будет выпускать суда водоизмещением до 350 тысяч тонн, элементы морских платформ, суда ледового класса, специальные суда и другие виды морской техники [6].

Построенные на СК «Звезда» суда в дальнейшем должны проходить здесь же техническое обслуживание и капитальный ремонт. В перспективе завод будет иметь высокую степень загруженности. В тоже время в Приморском крае, помимо СК «Звезда», функционирует ряд заводов судостроительной отрасли, практически не имеющих заказов на проведение судоремонтных работ, поэтому представляется целесообразным на кооперационной основе с СК «Звезда» использовать производственный потенциал приморских судоремонтных предприятий, в целях активизации их деятельности, сохранения рабочих мест и квалифицированных кадров.

Совмещение судостроения и судоремонта на одном предприятии является новшеством для российской судостроительной отрасли. Но такой подход вполне целесообразен, так как в мировом хозяйстве судоремонтная отрасль тесно связана с судостроительной промышленностью. Около 60% всех судоремонтных заводов мира базируется на одних или соседствующих мощностях с судовыми верфями.

Полностью завершить строительство планируется в 2024 году, к этому времени

на предприятии будет создано 8 тысяч рабочих мест. Сумма заявленных инвестиций – 92 миллиарда рублей [6].

Производственные мощности судовой промышленности будут оснащены новейшим технологическим оборудованием, роботизированными комплексами, механизированными и автоматизированными линиями, универсальной оснасткой обеспечивающими высокий технический уровень производства, механизацию и автоматизацию технологических процессов. Но чтобы предприятие заработало эффективно, нужны квалифицированные кадры, подготовленные с учетом требований современного высокотехнологического производства. Представляется наиболее целесообразным подготовку и переподготовку кадров рабочих всех необходимых профессий производить в краевом центре с участием ДВФУ, который имеет современную материально-техническую базу и квалифицированный профессорско-преподавательский персонал, а также ведет подготовку специалистов судостроителей. Это позволит привлечь больше выпускников владивостокских школ, смягчит проблему обеспеченности жильем студентов и привлечет больше студентов из других населенных пунктов как Приморья, так и других регионов Дальнего Востока, так как краевой центр имеет достаточно развитую социально-культурную инфраструктуру [4].

Для ускорения темпов освоения современного производства переподготовку кадров (высококвалифицированных рабочих, инженеров, линейных руководителей) необходимо также в ближайшее время осуществить на передовых предприятиях отрасли за рубежом, например на судостроительных предприятиях Южной Кореи, на основе международного сотрудничества.

Недостаток рабочей силы важнейшая проблема Дальнего Востока и Приморского края, поэтому работников необходимо приглашать не только из населенных пунктов Приморского края, но и других регионов страны. С вводом СК «Звезда» должен начаться новый этап освоения Дальнего Вос-

тока, а для этого необходимо разработать социальную программу, стимулирующую миграционный процесс из западных регионов страны [4].

При разработке социальной программы может быть использован опыт оргнаборов советского периода. Главной целью программы должно быть обеспечение максимальной оседлости вновь прибывшего населения. Поэтому социальная программа должны охватывать все стороны жизни людей. В программе необходимо отразить различные варианты обеспеченности жильем вновь прибывшего населения, материальные стимулы (средняя заработная плата должна быть значительно выше средней по России), обеспеченность всей современной социальной инфраструктурой. Подобная программа это не только обеспеченность ТОЭСР «Большой Камень» и СК «Звезда» рабочими кадрами, это и решение геополитических задач. Приморье – приграничный край, и чтобы избежать в дальнейшем геополитических проблем 70-80% его населения должно иметь российские корни [4].

Список литературы

1. Жилина Л.Н. Государственная политика инновационной поддержки российского судостроения: факторы развития, цели и приоритеты / Л.Н. Жилина, Е.В. Красова // Экономика и предпринимательство. – 2014. – № 1 (2). – С. 99–104.
2. Инвесторы появились у будущего кластера в ТОР «Большой Камень» // РИА НОВОСТИ. – 26.03.2016. – Режим доступа: <http://ria.ru/economy/20160324/1395914337.html>.
3. Осипов В.А. Перспективы развития судостроения в РФ до 2030 года / В.А. Осипов, А.С. Глулак, Е.С. Лось // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. – 2014. – № 3 (26). – С. 20–26.
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. 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.
6. Судостроительный комплекс «Звезда» вошел в ТОР «Большой Камень» // Российская газета. – 26.03.2016. – Режим доступа: <http://rg.ru/2016/03/26/reg-dfo/kompleks-zvezda-tor-bolshoj-kamen.html>.