

УДК 338.45 + 629.53

РОЛЬ ГОСУДАРСТВА В РАЗВИТИИ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ ФЕДЕРАЛЬНОМ ОКРУГЕ

Тапеха Д.А.

*ВГУЭС «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса», Владивосток,
e-mail: dasha_tapeha@mail.ru*

Выявлена основная причина, сдерживающая темпы роста судостроения на Дальнем Востоке – отсутствие рыночных преимуществ по сравнению с предприятиями азиатских стран. На основе анализа научных работ дальневосточных профессоров, нормативных актов РФ и информации о деятельности Минвостокразвития России можно сделать вывод о ключевой роли государства в возрождении судостроительного и судоремонтного производства в России и особенно в Дальневосточном Федеральном округе. Пристальное внимание правительства к этой проблеме является доказательством его политической важности, в то время как участие российских нефтяных и газовых корпораций в проекте подтвердило направленность проекта на оффшорные разработки. Исходя из необходимости создания нового флота и морской инфраструктуры, было принято решение по расширению мощностей судостроительной верфи «Звезда» в Большом камне, Приморском крае.

Ключевые слова: судостроение, судоремонт, промышленность на Дальнем Востоке, роль государства в восстановлении промышленности

THE ROLE OF GOVERNMENT IN DEVELOPMENT OF THE SHIPBUILDING INDUSTRY IN THE FAR EASTERN FEDERAL DISTRICT

Tapekha D.A.

VVSU «Vladivostok State University Economics and Service», Vladivostok, e-mail: dasha_tapeha@mail.ru

We have found the main reason holding down the shipbuilding growth rates in the Far East. That is a lack of competitiveness as compared to Asian enterprises. We can make a conclusion based on analysis of Far Eastern professors' research papers, RF regulatory legal acts and information about activities' Ministry for Development of Russian Far East that Russian government plays a key role in rehabilitation of shipbuilding and shiprepairing industry in Russia especially in the Far Eastern Federal District. The close attention paid to the project by Russian leadership is a testament to its political importance, while the involvement of Russian oil and gas corporations has reiterated the project's focus on offshore development. Based on the need to create a new fleet and offshore infrastructure, as well as to develop civilian shipbuilding in the Far East, the decision has been made to expand the capacity of the Zvezda shipyard at Bolshoy Kamenin the Maritime Territory.

Keywords: shipbuilding, shiprepairing, industry in Far East, the role of government in rehabilitation of industry

Судостроение – это отрасль тяжёлой промышленности, осуществляющая постройку судов. Местом проведения создания судов является верфь – специализированные ремонтные заводы. Суда классифицируются в зависимости от функций. Они включают транспортировку грузов, дреджинг (полная переделка и переобустройство береговой зоны морей и внутренних водоёмов), поиск и спасательные операции, очистку экологической среды, разведку и добычу нефти и газа, укладку кабелей и труб, научные исследования, рыболовство, проектное строительство, туризм, военные операции и патрулирование, а также многое другое.

Судостроение является важной отраслью народного хозяйства, которая обеспечивает баланс между спросом и предложением в секторе торгового судоходства. Когда спрос на определенный тип груза высок, спрос на судно, перевозящее этот груз, соответственно вырастет. Судостроительная отрасль дает обоснованное представление

о состоянии мировой экономики. И действительно, существует значительная прямая связь между динамикой судостроения и мировой экономики и торговли. Объемы судостроения растут, когда растет уровень международной торговли. Аналогично, судостроение находится среди первых, страдающих от спадов при падении мировой экономики. Это ставит судостроение на одно из первых мест среди наиболее важных экономических видов деятельности в мире [1].

Учитывая современные тенденции развития мирового хозяйства, для экономики каждой страны жизненно важно иметь конкурентные преимущества, благодаря которым она будет развиваться, как на национальном уровне, так и на международной арене. Но развитие производства, а как следствие поддержание роста экономики, и значит выход на международный рынок, немислимы без развитой логистической системы. Для России этот вопрос особенно актуален из-за особенностей географии

ческого положения. Российский транспорт обеспечивает территориальную целостность и единство экономического пространства страны [2].

Фундаментальной причиной, определившей общую тенденцию стагнации судостроительной отрасли является отсутствие рыночных преимуществ у каждого из предприятий по сравнению с аналогичными, размещенными в других регионах страны и за рубежом.

Несмотря на низкие темпы развития судостроительной отрасли, на сегодняшний день государство уделяет большое внимание повышению конкурентоспособности отечественных предприятий. В настоящее время реализуется проект формирования «Дальневосточного центра судостроения и судоремонта» (ДЦСС). Сейчас это дочернее предприятие государственного холдинга «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК), указ об образовании которого был подписан президентом России еще в марте 2007 года. ДЦСС объединяет крупнейшие профильные предприятия региона и включает в себя судостроительные и судоремонтные заводы в Дальневосточном федеральном округе, в том числе на Камчатке, в Хабаровском и Приморском краях [3].

В его состав входят следующие 8 предприятий судостроения и судоремонта, обеспечивающих государственные интересы флота на Дальнем Востоке.

За годы работы предприятиями, входящими в Дальневосточный центр судостроения и судоремонта, построено более 300 судов различного назначения как для отечественных, так и для иностранных заказчиков. Действующие производственные мощности заводов, входящих в состав ОАО «ДЦСС», позволяют строить морские и речные суда дедвейтом до 10 000 тонн. В состав центра входят заводы на Камчатке и Приморском крае, которые специализируются на строительстве, ремонте, реконструкции и модернизации различных типов судов. Общая численность работников – более 10 000 человек [3].

Была подготовлена и утверждена Федеральная целевая программа «Развитие гражданской морской техники на период 2009-2016 годы», направленная на развитие отечественного научно-технического и проектного потенциала и создание условий для выпуска конкурентоспособной гражданской морской техники, обеспечивающей принципиальное изменение стратегической конкурентной позиции гражданского судостроения России и завоевание к 2016 году значительной доли мирового рынка продаж. Всего программой было предусмотрено финансирование в объеме около 140 млрд руб., в том числе за счет средств федерального бюджета – 90 млрд руб., за счет средств внебюджетных источников – 50 млрд рублей [4].

Предприятия «ДЦСС»

Предприятия	Виды деятельности
ОАО «Центр судоремонта «Дальзавод», г. Владивосток	Основным направлением деятельности предприятия является судоремонт и выполнение других смежных работ для ТОФ
ООО «Звезда – ДСМЕ», г. Владивосток	Предприятие создано для реализации проекта строительства судостроительной верфи в южной части бухты Большой Камень, Приморский край.
ОАО «Восток-Раффлс», г. Владивосток	совместное предприятие с сингапурской компанией CIMC RafflesOffshore (Singapore)
ОАО «92 ордена Трудового Красного Знамени судоремонтный завод», г. Владивосток.	Основной вид деятельности завода – ремонт военных кораблей ТОФ.
ОАО «Дальневосточный завод «Звезда», г. Большой Камень	Это ведущее предприятие по ремонту подводных лодок Тихоокеанского флота и единственное на Дальнем Востоке специализирующееся на ремонте, переоборудовании и модернизации кораблей атомных подводных ракетноносцев.
ОАО «Хабаровский судостроительный завод», г. Хабаровск.	Предприятие является одним из крупнейших судостроительных предприятий Дальнего Востока. ОАО «ХСЗ» специализируется на строительстве кораблей и катеров
ОАО «Амурский судостроительный завод», г. Комсомольск-на-Амуре	Это полнопрофильное судостроительное предприятие, обладающее необходимыми производственными мощностями и технологиями для строительства кораблей и судов военного и гражданского назначения водоизмещением до 25 тыс. т.
ОАО «Северо-восточный ремонтный центр» г. Вилочинск	Предприятие специализируется на ремонте и утилизации вооружения и техники ВМФ на северо-востоке России.

Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока сообщает, что Председатель Правительства Дмитрий Медведев утвердил перечень крупных проектов с государственным участием. В перечень вошли три проекта, касающиеся строительства атомных ледоколов для обеспечения транспортных проводок по Северному морскому пути. Это строительство головного универсального атомного ледокола, а также двух серийных атомных ледоколов мощностью 60 МВт со сроками ввода в эксплуатацию в 2019 и 2020 году соответственно.

Работа Министерства по разработке финансово-экономической модели развития Северного морского пути рассматривается в качестве конкурентного транспортного коридора глобального значения, в том числе для контейнерных перевозок. Заместитель Министра Российской Федерации по развитию Дальнего Востока Сергей Качаев выделил три основных фактора формирования модели развития СМП:

1) рассматриваются два типа перевозок: экспорт продукции сырьевых проектов в арктической зоне и транзитные перевозки грузов между портами Европы и Азии, в том числе – контейнерных грузов.

2) Крупные российские и международные судовладельцы, грузоотправители должны быть уверены в успешном развитии своего бизнеса на Северном морском пути.

3) Свободный порт Владивосток. Эффект для Северного морского пути может заключаться в создании на территории Свободных портов экспортно-ориентированных производств и логистических хабов. Например, создание логистического хаба, ориентированного на грузоперевозки по Северному морскому пути, предусматривается и в рамках созданной территории опережающего развития «Камчатка» – на базе порта Петропавловска-Камчатского.

По словам Министра Российской Федерации по развитию Дальнего Востока А.С. Галушки, в перечень вошли «значимые для макрорегиона проекты, которые дают существенный эффект для развития Дальнего Востока» [5].

В Приморье создана территория опережающего развития «Большой камень», которая позволит повысить эффект от развития судостроения на базе комплекса «Звезда». В ТОР создается первая в России верфь крупнотоннажного судостроения мощностью переработки до 330 тыс. тонн стали в год. Продуктовую линейку верфи составят высокотехнологичные крупнотоннажные суда, элементы морских и наземных

нефтегазовых сооружений, морская техника, суда обслуживающего флота, в том числе ледового класса. Поэтапный ввод в эксплуатацию всего комплекса производств СК «Звезда» будет завершен в конце 2024 года. При этом ввод в эксплуатацию основных производственных мощностей первой очереди строительства запланирован на 2016 год. Вопросы загрузки предприятий отечественной судостроительной отрасли обсуждались в Севастополе на совещании членов Морской коллегии при Правительстве России.

В результате совещания дано поручение ключевым инвесторам и производителям судов. В частности, компания «Роснефть», модернизирующая дальневосточный СК «Звезда», и «Объединенная судостроительная корпорация» представят свои предложения по введению мощностей в эксплуатацию и готовности принимать заказы со стороны судовладельцев. В свою очередь планируется сформировать рабочую группу под эгидой Минпромторга для анализа заказов отечественных судовладельцев, а также исследования требований крупных грузоотправителей [6].

В целях обеспечения организаций оборонно-промышленного комплекса кадрами было установлено Постановление Правительства РФ от 05.03.2015 N 192 «О государственном плане подготовки кадров со средним профессиональным и высшим образованием для организаций оборонно-промышленного комплекса на 2016 – 2020 годы» [7]. В соответствии с планом в 2015 году второй год подряд был проведен открытый публичный конкурс на предоставление поддержки программ развития системы подготовки кадров для ОПК в Вузах РФ. Цель конкурса – повышение качества образовательных программ и кадрового потенциала в сфере ОПК.

На сегодняшний день состояние судостроительной отрасли на Дальнем Востоке оценивается как неудовлетворительное. И главную роль в возрождении судостроительной промышленности играет государственная поддержка. Целью государственной политики в сфере судостроения является создание новой конкурентоспособной судостроительной промышленности на основе развития научно-технического потенциала, оптимизации производственных мощностей, модернизации и технического перевооружения и совершенствования нормативно-правовой базы. Дальний Восток только недавно встал на путь интеграции с соседями по Азиатско-Тихоокеанскому региону, но с каждым годом его влияние среди стран АТР усиливается. Поэтому не-

обходимо расширять и развивать уже существующие торговые отношения, а также налаживать торговые связи. Россия открыта для разнопланового и взаимовыгодного сотрудничества в АТР [8]. В виду того что для РФ идея повышения конкурентоспособности отечественной экономики и бизнеса является приоритетной (особенно это стало ощутимо после ввода экономических санкций 2014 г.), развитие территорий опережающего развития, а также особых экономических зон прогнозируется положительная динамика [9].

Список литературы

1. Тенденции мирового судостроения (Сдвиг на восток) [Электронный ресурс] // Сайт для моряков и круизных компаний MaritimeZone 2008—2014. – Режим доступа: <http://maritime-zone.com/articles/trends-of-world-shipbuilding/>
2. Гриванов Р.И., Шингарева А.А. Некоторые проблемы конкурентоспособности ОАО «Российские железные дороги» в международной среде // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. – 2015. – № 1 (73).
3. Предприятия «ДЦСС» [Электронный ресурс] // Официальный сайт ОАО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта», 2011 – 2014 – Режим доступа: <http://dcss.ru/enterprises.html>.
4. Постановление Правительства Российской Федерации от 21 февраля 2008 г. N 103 г. Москва «О федеральной целевой программе «Развитие гражданской морской техники» на 2009 – 2016 годы»
5. 5 крупных дальневосточных проектов [Электронный ресурс] // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока – Режим доступа: http://minvostokrazvitia.ru/press-center/news_minvostok/?ELEMENT_ID=4098.
6. Кирилл Степанов: дальневосточные судостроительные верфи после 2020 года готовы принимать заказы любой сложности [Электронный ресурс] // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока – Режим доступа: http://minvostokrazvitia.ru/press-center/news_minvostok/?ELEMENT_ID=4124.
7. «О государственном плане подготовки кадров со средним профессиональным и высшим образованием для организаций оборонно-промышленного комплекса на 2016 – 2020 годы» Постановление Правительства РФ от 05.03.2015 N 192 [Электронный ресурс] // Официальный сайт компании «КонсультантПлюс» – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_176167/
8. Голышева Т.Г., Гриванов Р.И., Чжао Ц. Перспективы развития торгово-экономического сотрудничества России и Японии на примере рыбной отрасли // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. – 2015. – № 3 (30). – С. 29-33.
9. Гриванов Р.И., Гриванова Н.В., Иматова Е.М. Создание особых экономических зон как альтернативы налогового планирования бизнеса при проведении курса на деофшоризацию экономики // Аудит и финансовый анализ. – 2015. – № 1. – С. 364-367.