

УДК 339.49

РАЗВИТИЕ ГРАЖДАНСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ НА РОССИЙСКОМ ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ НА ПРИМЕРЕ ПРИМОРСКОГО КРАЯ

Игнатьева Н.А., Сузьмина Г.С.

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

Статья посвящена вопросам развития гражданского судостроения на российском Дальнем Востоке на примере Приморского края. Проблема развития судостроительной промышленности приобретает особую актуальность в связи с планами российских нефтегазовых компаний по освоению шельфовых месторождений острова Сахалин, Охотского моря, Камчатки и морей Северного Ледовитого океана. Для реализации этих планов нужны суда снабжения, а также морская техника и добычные нефтегазовые платформы. Переход судостроительной промышленности к работе в условиях рыночной экономики оказался сложным процессом, который разрушил привычные управленческие структуры и взаимоотношения как между предприятиями отрасли и заказчиками, так и между судостроительными заводами и предприятиями других отраслей, поставляющими сырье и комплектующие изделия для судостроения. Поэтому самой сложной задачей для российских судостроительных предприятий стало создание условий для финансового выживания, одним из элементов которого является организация финансирования строительства судов. Все эти новые проблемы для российского общества давно уже решены в зарубежном судостроении.

Ключевые слова: судостроительная отрасль, Дальний Восток, инфраструктура, судостроение, Приморский край

DEVELOPMENT OF COMMERCIAL SHIPBUILDING IN THE RUSSIAN FAR EAST ON THE EXAMPLE OF PRIMORYE TERRITORY

Ignatyeva N.A., Suzmina G.S.

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

The article is devoted to the development of commercial shipbuilding in the Russian Far East as an example of Primorye Territory. The problem of development of the shipbuilding industry is of particular relevance in connection with the plans of Russian oil and gas companies to develop the offshore Sakhalin Island, Sea of Okhotsk, Kamchatka and the Sea of the Arctic Ocean. To implement these plans need supply vessels and marine engineering and mining oil and gas platforms. Transition to the shipbuilding industry in a market economy proved to be a complex process, which destroyed the usual managerial structures and relationships both between enterprises of the industry and customers, and between the shipyards and companies from other industries supplying raw materials and components for shipbuilding. Therefore, the biggest challenge for the Russian shipbuilding enterprises has been the creation of conditions for financial survival, one element of which is the organization of financing the construction of vessels. All these new challenges by for the Russian society has long been resolved in a foreign shipbuilding.

Keywords: shipbuilding industry, Far East, infrastructure, shipbuilding, Primorsky Krai

На протяжении XX века и первого десятилетия XXI столетия на мировом рынке судостроения произошли серьезные изменения. Многим странам удалось с самого начала создать собственное судостроение, а другие государства, наоборот, сдали свои позиции за очень короткие сроки, но сохранив в качестве весомой компенсации высокий уровень развития смежных отраслей, получивших мощный импульс благодаря судостроению, но в последующем независимых от него.

Лидером военного судостроения остаются США, также сильные позиции сохраняют их ведущие европейские союзники. Причиной такого лидерства выступает поддержка отрасли из стратегических соображений и большим технологическим отрывом в различных отраслях военной промышленности. По некоторым оценкам,

этот технологический отрыв возрастает, особенно в возможностях вооружения кораблей, потенциале бортовой электроники [1].

Что касается развития судостроения в России, то наиболее значимая часть потенциала отечественной судостроительной промышленности сосредоточена в Северо-западном регионе.

Россия сохраняет высокие позиции в военном кораблестроении, о чем говорит хотя бы 1 место в мире по экспорту кораблей в денежном выражении за последние 10 лет. Однако Российская Федерация пропустила ряд технологических революций в отрасли, критически важных с точки зрения сокращения издержек, контроля качества, сроков строительства.

Характерной особенностью Дальневосточного региона является наличие отраслей и производственных объектов, деятель-

ность которых неразрывно связана с морем, это морская нефтегазовая промышленность, рыбная отрасль, морской транспорт, береговая индустрия отдыха и много другое. В совокупности они создают огромное морское хозяйство, которое занимало и занимает ведущие позиции в экономике Дальнего Востока, обеспечивая освоение континентального шельфа, использование биологических ресурсов страны, решая вопросы продовольственного обеспечения российского населения. Мощь, уровень развития и эффективность деятельности морского хозяйства, в первую очередь, обусловлены наличием и техническим состоянием рыбопромыслового, транспортного, торгового, вспомогательного флотов. Кроме того Дальневосточный регион является местом базирования Тихоокеанского военноморского флота России, обеспечивающего безопасность восточных рубежей нашей страны. Поэтому восстановление, функционирование и развитие судостроения и судоремонта в регионе является неотъемлемой частью восстановления и развития экономики Дальнего Востока.

На уровне правительства, регионально-го руководства, промышленных кругов есть понимание значимости судостроения и судоремонта для развития экономики Дальнего Востока и страны в целом. В целях решения имеющихся проблем в 90-е годы были приняты программы «Экономического и социального развития Дальнего Востока и Забайкалья», «Возрождение флота России», «Верфи России», «Рыба», «Шельф», а также ряд правительственных постановлений, которые содержали меры по стабилизации экономического положения, развитию производственного, технологического, научно-технического потенциала Дальнего Востока, в том числе затрагивали проблемы судостроительной отрасли региона. При этом, поскольку сейчас в большей степени судостроение сосредоточено на северо-западе страны, а в дальневосточном регионе преобладали судоремонтные предприятия, в этих программах решение проблем рассматривалось в неразрывной связи с развитием судостроения на Дальнем Востоке.

Вышеперечисленные программы в намеченные временные периоды реализованы не были и долгое время судостроительная отрасль региона слабо функционировала. Переломным годом для российского судостроения стал 2007 г., когда было принято решение о создании ОАО «Объединенная судостроительная корпорация», где намечалось что Дальневосточный центр будет специализироваться на строительстве гражданских судов, средствах освоения шельфа

и судоремонте всех типов судов, включая суда тихоокеанского флота.

В числе мер, которые должны способствовать восстановлению и развитию судостроительной отрасли – это внесение изменений в налоговый, таможенный и бюджетный кодексы РФ, оптимизация производственных мощностей, техническое перевооружение, разработка и внедрение новейших технологий и современных информационных технологий. Планировалось также профинансировать за счет федерального бюджета приобретения российскими судостроительными компаниями лицензий на передовые технологии производства морских судов, отсутствующие в России, использование нулевых ставок НДС на импортное оборудование, не производимое в России, создание лизинговых компаний.

Судостроительная отрасль Дальнего Востока России – это совокупность предприятий и организаций, работающих в подотраслях судостроения и судоремонта, судового машиностроения и электротехники, морского приборостроения. Основные центры судоремонтной промышленности Дальнего Востока – это города Владивосток, Находка, Петропавловск-Камчатский, Советская Гавань [2].

На сегодняшний день производственные мощности судоремонтных предприятий Дальнего Востока не соответствуют потребностям гражданского и военного флота. Более 70% рыболовецкого и торгового флота ремонтируется за рубежом. Повысить конкурентоспособность отечественных судоремонтных предприятий поможет комплекс мер со стороны государства и бизнеса.

Сегодня наблюдаются небольшие шаги по возрождению гражданского судостроения на Дальнем Востоке: положено начало выпуску рыболовных судов среднего класса, ледостойких платформ, модулей заводнения и добычи нефти и газа на шельфе Сахалина, строят двухкорпусные танкеры повышенной прочности, пакетовозов и лесовозов, судов для перевозки химикатов и очистки загрязненных вод.

Для Российского Дальнего Востока характерны существенные диспропорции в развитии производительных сил и судостроения. Доля строительства судов в Дальневосточном регионе России от общего российского судостроения составляет 1,4%, в том числе доля Приморского края 0,3%. В тоже время, доля транспортного флота Дальневосточного региона составляет 33,1% от российского (567 судов), доля рыбопромыслового флота составляет около 60%, около 1200 судов [3].

Общий дедейт судов дальневосточных судовладельцев составляет 4609 млн. тонн или 58,6% от общероссийского. Дальневосточными рыбопромысловыми компаниями добывается свыше 1,5 млн. тонн рыбы и морепродуктов. Доля предприятий судостроения и судоремонта от общего объема промышленного производства в машиностроении и металлообработке Хабаровского края около 30% [4].

Причем преобладающая роль принадлежит предприятиям судостроения, в то время как в Приморском крае объем судостроения не превышает 4% от общего объема производства в судостроении и судоремонте.

Главные внешние угрозы для судостроения РФ связаны с «флуктуациями» экономики и усилением позиций конкурентов на рынке, считают авторы.

Общий знаменатель большинства внутренних проблем судостроения – недостаточное финансирование отрасли и технологическое отставание.

Среди других проблем отрасли – дефицит квалифицированных кадров и пробуксовка технологий в области строительства гражданских судов, отсюда и не то качество конструкционных материалов, несоответствие судов ряду требований международных экологических стандартов

С учетом всех этих обстоятельств не удивительно, что отрасль мало привлекательна для инвесторов.

Экономическая и политическая обстановка в Российской Федерации на сегодняшний день объясняет проблемы и общее состояние развития судостроительной отрасли в Российской Федерации, а в особенности Приморского края [5].

Перспективная цель развития судоремонтной и судостроительной промышленности Дальнего Востока – это создание производственно-территориального комплекса отечественных предприятий по воспроизводству флота этого региона.

Без комплексных мер по модернизации существующих и созданию новых судостроительных мощностей Дальний Восток рискует потерять эту отрасль.

Исходя из существующих проблем, было принято решение о расширении мощностей судовой верфи «Звезда» в г. Большой Камень Приморского края. В регионе планируется сформировать судостроительный кластер. На создание ТОП предусмотрено финансирование в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных в федеральном бюджете на соответствующий год. Средства будут предоставлены в рамках государственной программы «Социально-экономическое

развитие Дальнего Востока и Байкальского региона» [2].

Государство старается поддерживать отрасль как напрямую – с помощью программ развития (например, Государственная Программа Российской Федерации развития судостроения на 2013 – 2030 годы) [6], так и косвенно, с помощью новых инструментов инновационной политики – например, кластеров и технологических платформ.

В Приморском крае планируется готовить собственные рабочие кадры для судостроения, энергетики, машиностроения, строительства и сельского хозяйства.

В связи с общим кризисом судостроения и отсутствием у России опыта в шельфовом судостроении для его развития на Дальнем Востоке необходимо привлечение иностранных инвестиций, современных технологий и международного управленческого опыта. Республика Корея представляется оптимальным партнером для решения данных задач.

Развитие судостроения на Дальнем Востоке России обусловлено необходимостью создания современного флота. На сегодняшний день средняя степень износа судов составляет 80%.

Перспективная цель развития судоремонтной и судостроительной промышленности Дальнего Востока – это создание производственно-территориального комплекса отечественных предприятий по воспроизводству флота этого региона.

Исходя из потребности в создании флота и шельфовой инфраструктуры, а также в развитии гражданского судостроения на Дальнем Востоке, было принято решение о расширении мощностей судовой верфи «Звезда» в г. Большой Камень Приморского края.

Планируется создание первой в России верфи крупнотоннажного судостроения мощностью переработки до 330 тыс. тонн стали в год. Предполагается, что предприятие будет делать высокотехнологичные крупнотоннажные суда, элементы морских и наземных нефтегазовых сооружений, морскую технику, суда обслуживающего флота, в том числе ледового класса.

На Дальнем Востоке, учитывая отдаленность от центра судостроения и длительную историю фактического торможения развития производства со стороны политических сил, складывается иная социально-политическая и «управленческая» ситуация, когда требуется прямое государственное управление процессом практически воссоздания судостроительно-судоремонтного комплекса Дальнего Востока.

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 (ч. 2). – 304 с.

2. Осипов В.А. Проблемы международной конкуренции российского судостроительного и судоремонтного производства на Дальнем Востоке / В.А. Осипов, Л.Н. Жилина // Интернет-журнал «НАУКОВЕДЕНИЕ», 2012. – № 4.

3. Гарусова Л.Н., Терентьева Т.В. Политические и экономические факторы конкурентоспособности России в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Дальневосточный срез:

монография / Владивосток, гос. ун-т экономики и сервиса. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2013. – 232 с.

4. Киселев А.А. Повышение конкурентоспособности российского судостроения: ревизия моделей и стратегии модернизации. – ИНФРА-М., 2014. – 240 с.

5. Осипов В.А. Причины значительного сокращения заказов на судостроение и судоремонт на предприятиях российского Дальнего Востока / В.А. Осипов // Ресурсы инновационного развития моно-и малых городов: сб. науч. ст. региональной научно-практической конференции / науч. ред. проф. В.А. Осипов. – г. Большой Камень, Издательство ДВФУ, 2014. – 345 с.

6. Государственная Программа Российской Федерации развития судостроения на 2013 – 2030 годы [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://government.ru/docs/3349/>