

Осипов Виктор Алексеевич

Глупак Антон Сергеевич

Лось Евгений Сергеевич

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия

Перспективы развития судостроения в РФ до 2030 года

Статья посвящена вопросу необходимости серьезного государственного вмешательства в судостроительную отрасль Российской Федерации. Изучен и проанализирован зарубежный опыт таких стран, как США, Южная Корея, Китай, которые являются лидерами данной отрасли. Перспективы развития судостроения в РФ рассматриваются на основе Государственной программы «Развитие судостроения на 2013–2030 годы».

Ключевые слова и словосочетания: экономика, судостроение, Государственная программа «Развитие судостроения на 2013–2030 годы», флот.

Мировой транспортный флот ежегодно перевозит около 10 млрд тонн грузов. С этой позиции моря и океаны предоставляют огромные транспортные возможности. Кроме того, морская деятельность экономически выгодна. Три четверти границ России являются морскими. В связи с этим море представляет огромный экономический интерес. На экспортно-импортный морской грузооборот приходится порядка 60% от общего. Активно развивается добыча нефти и газа на собственном шельфе. Вместе с тем российский торговый и промысловый флот находится в упадке, что так или иначе влечет за собой колоссальные экономические потери, а также ставит вопрос об угрозе национальной безопасности.

Исторически Россия всегда входила в число ведущих морских держав. Сегодня она потеряла этот статус. За последние 30 лет отечественный флот был вытеснен из перевозок российских внешнеторговых грузов. В 2001 г. суда под российским флагом перевезли лишь 4% из 250 млн т внешнеторговых грузов, прошедших через отечественные порты, в то время как в 80-е годы они перевозили до 65% таких грузов. К 2012 г. ситуацию получилось немного выправить. На 1 января 2012 г. Россия занимала 17-е место в мире по тоннажу (дедвейту) торговых судов, оперирующих под национальным флагом, – на указанный момент под флагом России оперировали 1336 судов общим дедвейтом 5410,6 тыс. т, а еще 451 судно суммарным дедвейтом 14957,6 тыс. т работало под иностранным флагом. Таким образом,

совокупный тоннаж российского торгового флота, исключая пассажирские суда, составлял 20,4 млн т. Ежегодно иностранные фрахтовые компании зарабатывают на российской экономике около \$3 млрд. Из года в год наш флот уменьшается и в количественном отношении, и в тоннаже. Средний срок службы судов под российским флагом достиг 20 лет [3].

Для преодоления негативных тенденций необходимо обеспечить ускоренное пополнение флота современными судами путем создания условий для экономически выгодного строительства их на отечественных верфях. Но все это неосуществимо без серьезного вмешательства государства в судостроительную отрасль.

Последние 20 лет меры государственной поддержки судостроительного комплекса были направлены на развитие военно-морского потенциала Российской Федерации. В военном кораблестроении Россия имеет 12% от мирового (2-е место после США), а по объему выпуска продукции в военном кораблестроении занимает 7-е место в мире.

Стратегия развития национальной безопасности, принятая до 2020 г., совокупные расходы которой составят около 4,7 трлн рублей, включала в себя:

- 50%-й прирост к 2020 г. (от 2010 г.) возможностей боеготового корабельного состава Береговой охраны ФСБ России;
- доведение доли площади внутренних морских вод, территориального моря, исключительной экономической зоны России, охваченной физическими полями систем наблюдения ФСБ России, в общей площади акваторий до 100%;
- увеличение объема выпуска продукции российского судостроения в денежном выражении в 7 раз;
- доведение доли боеготового состава МСОН в общем составе сил до 60%;
- доведение площади внутренних морских вод, территориального моря, исключительной экономической зоны России, охваченной физическими полями отечественных информационных систем, входящих в ЕГСОНПО, в общей площади этих акваторий до 60%.

Предусмотрена постройка около 100 боевых кораблей основных классов, включая такие новейшие проекты, как АПЛ проекта 885 (и модификации), фрегат проекта 22350 и корвет проекта 20380 (и модификации), а также корвет охраны водного района, противоминные корабли и различные боевые катера и суда обеспечения [6].

Однако российское гражданское судостроение сегодня обеспечивает только 0,6% объема мирового по компенсированному брутто тоннажу (в денежном выражении – 1,3%) и по этому показателю Россия занимает 21-е место. Крупнейшая российская судостроительная компания ОАО «ОСК» находится на 82-м месте в мире по гражданскому судостроению [1].

Несмотря на это, активно развивается портовое хозяйство. В частности, Россия располагает 882 портовыми комплексами мощностью около 800 млн т, расположенными в 63 морских портах, входящих в Реестр морских портов. При этом за последние 10 лет объем переработки грузов в российских портах вырос более чем в два раза и впервые в истории превысил 500 млн т в год (2010 г.). За 2002–2009 гг. грузооборот российских морских портов вырос на 47,4% (до 496,4 млн т), а в 2011 г. достиг отметки 535,4 млн т. И это при том, что порты Арктического бассейна задействованы всего на 49,9%, Балтийского – на 63,6%, а Дальневосточного – на 76,4% [6].

Один из основных векторов развития судостроения направлен на освоение Арктики для добычи углеводородных ресурсов и на развитие Северного морского пути. За арктическим полярным кругом располагается более 20% территории РФ. В районах Крайнего Севера добывается 95% газа, 75% нефти, основная часть никеля, олова, платиноидов, золота и алмазов. Одну треть Северного Ледовитого океана занимает шельф арктических морей России. На шельфе этих морей располагается более 30% мировых запасов нефти и газа. Арктическая морская транспортная система обеспечивает перевозки по Северному морскому пути, который является кратчайшим для взаимодействия рынков северо-западной Европы и Тихоокеанского региона. Важным условием для эксплуатации Северного морского пути является наличие достаточного ледокольного флота. Транспортно-ледокольные суда РФ, построенные на последнем этапе обновления ледокольного флота, отвечают необходимым условиям транспортировки груза и в ближайшие годы не нуждаются в обновлении. Президент Российской Федерации В.В. Путин отметил, что «... шельфовые месторождения, прежде всего в Арктике, без всякого преувеличения, наш стратегический резерв на XXI век, и к его использованию мы должны подходить очень ответственно, рачительно, с соблюдением высочайших экологических стандартов. Речь идёт о создании качественно новых условий для работы на российском континентальном шельфе, условий, которые сделают наши шельфовые проекты в полном смысле глобально конкурентоспособными и для притока иностранных инвестиций, и для притока технологий, что крайне важно» [4]. К судостроительной отрасли также относится строительство буровых платформ. 26 августа 2011 г. платформа «Приразломная» прибыла на точку назначения в Печорском море. Таким образом, к концу ноября была добыта первая российская арктическая нефть. Сейчас себестоимость барреля арктической нефти примерно в два раза дороже, чем нефти, добываемой в других частях РФ, но в случае истощения минеральных ресурсов у России будет не только их резерв, но и возможность добычи.

Как одну из основных проблем можно выделить отсутствие производственных мощностей для увеличения объемов гражданского судостроения. Существующие верфи не способны спускать на воду суда с дедвейтом более 70 тыс. т, а переоборудование военных верфей обернется избыточными

затратами, произведенные суда не будут конкурентоспособными из-за повышенных затрат на излишнюю инфраструктуру военного судостроения. Основные производственные фонды крупнейших предприятий морально и технически устарели и износились, а уровень автоматизации производственных мощностей крайне низок и не отвечает современным требованиям для производства конкурентоспособных судов. Эти проблемы могут быть решены либо постройкой новых верфей, либо поэтапным и полным обновлением существующих предприятий при наличии для этого возможностей. Возможны кооперация со старыми верфями и постепенный перенос производственного процесса на новые мощности.

Капиталоемкость судостроительных мощностей и самой продукции судостроения превышает средние значения в целом по машиностроению. Это затрудняет их развитие за счет кредитных ресурсов. Выходом из такой ситуации является оплата заказчиками судна 20% стоимости в течение срока его строительства; 80% – из доходов от его эксплуатации в течение 10 и более лет. Такие условия оплаты судов могут предоставляться судовладельцам только при соответствующей государственной поддержке отрасли, и такая поддержка в странах-лидерах мирового судостроения отработана и юридически закреплена. США обеспечивают гарантии на возврат кредитов, которые были направлены на финансирование покупки или ремонта судна, в размере до 87,5% от его стоимости на срок до 25 лет за 0,5–1% годовых. Другими формами правительственного содействия, применяемыми в США, являются: предоставление налоговых и таможенных льгот на импорт судового оборудования и комплектующих, размещение правительственных заказов на постройку судов и кораблей ВМФ.

Похожая льготная кредитная политика действует в Японии, где судостроительным и судоремонтным компаниям предоставляется возможность получения кредитов на длительный срок под низкие проценты (кредит выдается под гарантии правительства Японии на условиях 5% годовых).

Примером эффективного состояния судостроительной промышленности при государственной поддержке стал опыт развития отрасли в Южной Корее. За последние тридцать лет это государство вошло в число ведущих судостроительных стран мира с удельным весом в 22% [5]. В 60–70-х годах XX в. в Южной Корее был проведен целый ряд экономических преобразований по созданию экспортно-ориентированной промышленности. Система стимулирования развития отраслей промышленности включала в себя: освобождение от таможенных пошлин на импортное сырьё и материалы; льготные кредиты для увеличения объёмов производства на экспорт; государственные субсидии производителям, работавшим на экспорт убыточно; освобождение от тарифов и налогов национальных поставщиков полуфабрикатов и субподрядчиков фирм-производителей продукции на экспорт;

предоставление прав начисления ускоренной амортизации основных фондов и др.

Подобная ситуация произошла и в Китае. Благодаря введению правительством налоговых льгот и внедрению современных высокотехнологичных систем конкурентоспособность отрасли значительно выросла. Стоимость строительства и ремонта судов в Китае значительно снизилась по сравнению с европейскими странами и даже Южной Кореей и Японией.

Успешный зарубежный опыт развития судостроительной промышленности позволяет сделать вывод о необходимости серьезной государственной поддержки отрасли. В 2012 г. принята программа по развитию судостроительной промышленности до 2030 г., в которой был использован зарубежный опыт господдержки судостроительной отрасли. Программа направлена на обеспечение независимой морской деятельности Российской Федерации и защиты ее государственных интересов в Мировом океане, морях и внутренних водах путем полного удовлетворения потребностей государства и бизнеса в современной конкурентоспособной отечественной продукции судостроения, на расширение объемов высокотехнологичного экспорта и увеличение вклада судостроительной промышленности в прирост ВВП. Что немаловажно, произошел толчок в развитии научно-производственного потенциала для возрождения отечественного судостроения. Это позволит улучшить положение отрасли и сократить разрыв от ведущих морских держав.

Было предложено создание единой интегрированной структуры судостроительного комплекса. К настоящему времени в отрасли уже создано 8 структур. Основой является ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК), в состав которой входят ведущие проектно-конструкторские бюро и крупнейшие заводы. Завершается создание Государственного научного центра Российской Федерации на основе ФГУП «ЦНИИ им. академика А.Н. Крылова», в котором сосредоточена основная экспериментальная база в области морских технологий [1].

В настоящее время реализуется проект формирования «Дальневосточного центра судостроения и судоремонта» (ДЦСС). Сейчас это дочернее предприятие государственного холдинга ОСК, указ об образовании которого был подписан Президентом России в марте 2007 г. 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. Это предприятие решает задачи государственной важности, связанные с сохранением и развитием научно-производственного потенциала оборонно-промышленного комплекса, и направляет свои усилия на концентрацию интеллектуальных, производственных и финансовых ресурсов при реализации проектов строительства судов и морской техники для освоения шельфа РФ. В его состав входят следующие предприятия судостроения и судоремонта, обеспечивающие государственные интересы флота на Дальнем Востоке:

1) ОАО «Центр судоремонта «Дальзавод», г. Владивосток. Основным направлением деятельности предприятия является судоремонт и выполнение других смежных работ для ТОФ;

2) ООО «Звезда – ДСМЕ», г. Владивосток. Предприятие создано для реализации проекта строительства судостроительной верфи в южной части бухты Большой Камень, Приморский край;

3) ОАО «Восток-Раффлс», г. Владивосток, совместное предприятие с сингапурской компанией CIMC Raffles Offshore (Singapore);

4) ОАО «92 ордена Трудового Красного Знамени судоремонтный завод», г. Владивосток. Основной вид деятельности завода – ремонт военных кораблей ТОФ [2].

Тем не менее, проявляется нехватка квалифицированных кадров – специалистов со средним профессиональным образованием. В 2012 г. число занятых в судостроительной промышленности сократилось на 3% по сравнению с 2011 г. В настоящее время ОАО «ОСК», на которое возложены функции по прогнозированию подготовки кадров, выполняет их в недостаточном объеме. В программе развития судостроения большое внимание уделено созданию так называемого научно-технического задела для развития судостроительной и судоремонтной отрасли, но, возможно, стоит по-другому расставить приоритеты. Необходимо обучение новых сотрудников для эффективной и квалифицированной работы на новом оборудовании.

Существуют проблемы финансирования подготовки специалистов: затруднена консолидация выделяемых средств из бюджетов различных уровней, что мешает построить устойчивую образовательную систему в отрасли. Децентрализация обучения создает определенные сложности с соблюдением образовательных стандартов. Одним из шагов к решению, в том числе и этой проблемы, стала президентская программа по повышению квалификации инженерных кадров, в которую вошли 6 образовательных программ судостроительной тематики. Одним из важных условий успешности этих образовательных программ является то, что предприятия судостроительной области будут формировать спрос на эти программы.

1. Минпромторг опубликовал тезисы проекта госпрограммы РФ по развитию судостроительной промышленности до 2030 г. [Электронный ресурс] // Флотпром. – Режим доступа: http://flotprom.ru/news/index.php?ELEMENT_ID=118897 (дата обращения 06.05.2014).

2. Осипов, В.А. Проблемы международной конкуренции российского судостроительного и судоремонтного производства на Дальнем Востоке [Электронный ресурс] / В.А. Осипов, Л.Н. Жилина // Интернет-журнал «Наукосведение». – 2012. – №4. – Режим доступа: <http://naukovedenie.ru/PDF/105evn412.pdf> (дата обращения 11.05.2014).

3. Пашин, В.М. Судостроение – проблемы и перспективы [Электронный ресурс] / В.М. Пашин // Российский судостроительный портал. – Режим доступа: <http://shipbuilding.ru/rus/overviews/building> (дата обращения 12.05.2014).

4. Путин, В.В. Выступление на совещании по вопросу стимулирования освоения континентального шельфа 2012 г. [Электронный ресурс] // Рабочий день. – Режим доступа: <http://archive.premier.gov.ru/events/news/18680/> (дата обращения 11.05.2014).

5. Судостроение Южной Кореи. Зарубежная информация // Судостроение. – 2009. – № 6. – С. 78.

6. Щербаков, В. ВМФ России – стратегия развития [Электронный ресурс] / В. Щербаков. – Режим доступа: <http://id-bedretdinov.ru/journals/journal-army/post-army/106-vmf-rossii-strategiya-razvitiya.html#sel=> (дата обращения 12.05.2014).