

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](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).