

УДК 623.8

СОВРЕМЕННЫЕ ПРИОРИТЕТЫ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОГО И ВОЕННОГО СУДОСТРОЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

© 2013 г. П. В. Лысенко

Московская академия экономики и права

В данной статье рассматриваются состояние и перспективы развития судостроительной отрасли российского машиностроения — одной из стратегических отраслей российского машиностроения. Выделены серьёзные проблемы в отдельных сегментах судостроительной отрасли, представлен прогноз российской продукции судостроения на внутреннем рынке до 2020 года, проанализированы позиции России в мировом кораблестроении.

Ключевые слова: судостроительная промышленность; научно-технический и производственный потенциал; сегменты продукции судостроительной промышленности России.

This article discusses the status and prospects of development of the shipbuilding industry of the Russian machine-building as one of the strategic sectors of the Russian machine-building. Highlighted serious problems in some segments of the shipbuilding industry, the forecasting of the Russian shipbuilding production's prospects in the on the home market until 2020, analyzed the position of Russia in world shipbuilding.

Key words: shipbuilding industry; scientific, technical and industrial potential; product segments of Russian shipbuilding industry.

Судостроение является одной из стратегических отраслей российского машиностроения и относится к отраслям, обладающим большим научно-техническим и производственным потенциалом, способным влиять на развитие технологий в смежных отраслях промышленности. Ведущие страны уделяют особое внимание развитию морских и судостроительных технологий в обеспечение активной морской деятельности, оказывая значительную поддержку национальным судостроительным компаниям.

Отечественное судостроение на сегодня составляет 1,3% объёма рынка мирового гражданского судостроения в денежном выражении (21-е место в мире) и 12% рынка выпуска продукции в военном кораблестроении (2-е место после США). По общему дедевету заказанных судов Россия занимает «нишу»

примерно в 0,6% от суммарного объёма заказов трех лидеров мирового судостроения (Япония, Южная Корея, Китай).

Производственный цикл в судостроении по своей продолжительности один из самых длинных в экономике — до 15 лет (с момента формулирования тактико-технического задания до сдачи корабля). В этой связи сильно затруднено финансовое прогнозирование деятельности компаний-производителей, поскольку их доходы прогнозируются на основе долгосрочных контрактов, заключенных в рискованных условиях, что, в свою очередь, влияет на объёмы финансирования отраслевых проектов [1].

За последние годы общая политическая и экономическая поддержка судостроения Правительством России привела к оживлению отрасли. Сегодня в гражданском судострое-

нии наблюдается устойчивый рост объемов производства, повышение интереса частного бизнеса и приток молодых кадров. Отрасль начинает развиваться и позитивные тенденции должны быть поддержаны в рамках государственной программы «Развитие судостроения на 2013–2030 годы».

К настоящему времени реализован комплекс мер по структурным преобразованиям отрасли. К настоящему времени в отрасли с целью консолидации наиболее ценных активов и повышения конкурентоспособности отечественного судостроения создано 8 интегрированных структур. Их основной задачей является координация деятельности научно-исследовательских и промышленных организаций для обеспечения потребностей государства в проектировании, строительстве и ремонте надводных кораблей и подводных лодок для Военно-морского флота, в производстве продукции гражданского назначения и морской техники для освоения континентального шельфа, а также осуществления поставок кораблей и оказание услуг иностранным заказчикам.

Основной из интегрированных структур является открытое акционерное общество «Объединенная судостроительная корпорация», в состав которой вошли почти все государственные активы ведущих проектно-конструкторских бюро и крупнейших заводов. Приоритетными направлениями деятельности корпорации определены: разработка, проектирование, производство, поставка, гарантийное и сервисное обслуживание, модернизация, ремонт, утилизация судостроительной техники военного назначения в интересах государственных и иных заказчиков, включая иностранных заказчиков. 100% акций открытого акционерного общества «Объединенная судостроительная корпорация» находится в федеральной собственности.

Завершено создание Государственного научного центра Российской Федерации федерального государственного унитарного предприятия «Крыловский государственный научный центр», который является головной научной организацией отрасли и имеет статус, который обусловлен научной квалификацией ученых и специалистов института, создавших общепризнанные на мировом уровне собственные научные школы, а также

техническим состоянием и уникальностью экспериментальной базы. В нем сосредоточена основная экспериментальная база в области морских технологий.

Многолетнее недофинансирование научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в интересах обороны и безопасности страны вызвало необходимость разработки технологий, которые стали критическими для создания военно-морской техники и реализации новой Государственной программы вооружения на 2011–2020 годы. В 2011 году завершено формирование отраслевого раздела новой федеральной целевой программы «Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации на 2011–2020 годы», главное предназначение которой — обеспечить безусловное выполнение Государственной программы вооружения на 2011–2020 годы.

В последнее время принимались различные меры господдержки отрасли — такие, как стимулирование спроса на продукцию отечественного судостроения с помощью субсидирования различных форм лизинга, субсидирования судостроительных организаций в целях недопущения их банкротств, взносы в уставные капиталы организаций отрасли.

Общее положение отрасли несколько укрепилось, стали снижаться показатели отставания её научно-технического отставания от ведущих судостроительных стран. Вместе с тем, отечественное судостроение фактически занимает пол процента объема мирового гражданского транспортного судостроения по тоннажу, 1,3% — по числу судов, что обусловлено строительством в России преимущественно судов средней и малой тоннажности.

Реализация федеральных целевых программ «Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации на 2011–2020 годы» и «Развитие гражданской морской техники» на 2009–2016 годы вносят значительный вклад в повышение конкурентоспособности судостроительной промышленности. Однако основными проблемами на макроуровне, препятствующими подъему отечественного судостроения, пока остаются:

— сокращение объема научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в отрасли;

— низкий уровень финансирования, как фундаментальных исследований, так и прикладных научно-технических разработок;

— низкая эффективность решения задач обеспечения конкурентоспособности российской морской техники и разработки новых технологий для создания перспективной военно-морской техники.

Сегодня государство регулирует экономические условия функционирования и приоритеты развития отечественной судостроительной промышленности. Кроме того оно формирует заказ на строительство судов для нужд учебно-производственной подготовки и органов рыбоохраны, научно-исследовательской деятельности, аварийно-спасательной службы и ледокольного флота.

Судовладельцы морского, речного и рыбопромыслового флота, являющиеся преимущественно частными организациями интегрированными в мировой рынок транспортных услуг и рыбопромысловую деятельность. Именно они определяют потребность в большей части продукции судостроения.

Пока российская промышленность практически не принимает участия в создании больших и средних рыбопромысловых судов, а малые строятся в очень ограниченном количестве. В страну ввозятся из-за рубежа бывшие в эксплуатации, технически устаревшие рыболовецкие суда.

Основная часть востребованной на рынке гражданской морской техники выполнена по зарубежным проектам. Соответственно, практически все, даже несложное судовое комплектующее оборудование, ориентировано на зарубежного производителя и импортируется сейчас из стран ближнего и дальнего зарубежья.

Российские судовладельцы ежегодно размещают за рубежом заказы на строительство морских судов на сумму около 1 млрд. долларов США. Доля же российских судостроительных заводов в объеме их заказов составляла за последние 10 лет немногим более 6%, хотя по техническим возможностям российского судостроения эта доля могла бы составить 30–40 и более процентов.

В таблице 1 показаны результаты оценки доли внутреннего рынка, которая может быть занята в рассматриваемый период отечественной промышленностью по от-

дельным группам (типам) судов и морской техники.

В настоящий момент на мировом рынке судостроения доминируют корейские и китайские производители, обладающие большим заделом в области производственных технологий, а также благоприятными климатическими и экономическими условиями. Типовые суда (сухогрузы, танкеры, прочие транспортные суда) они строят в серийном режиме (почти на конвейере), что означает их более низкую стоимость. В данной нише мы не сможем конкурировать с нашими азиатскими партнерами по себестоимости продукции.

Основная ниша отечественного судостроения на мировом рынке, в рамках которой мы можем конкурировать, — создание высокотехнологичных, уникальных и малосерийных плавсредств для освоения месторождений углеводородов на континентальном шельфе замерзающих морей Арктики и Дальнего Востока. При этом необходимо особо выделить суда и плавучие средства как для обустройства и освоения месторождений, так и суда для транспортного обеспечения арктического региона.

Поскольку в мире практически не существует судов и морских технических средств для эксплуатации в природно-климатических условиях, характерных для российской Арктики (в первую очередь — ледовых), для их создания необходимо выполнение специфических требований и больших объемов научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, а также разработки новых проектов и соответствующей подготовки производства. Именно на создание подобных уникальных продуктов, в первую очередь, должна быть нацелена отечественная судостроительная промышленность.

Вместе с тем, достижению данной цели препятствуют:

— исторически сложившаяся специализация организаций отрасли, направленная преимущественно на создание оборонной продукции и сложной гражданской техники с соответствующей структурой производства (простые массовые крупносерийные гражданские суда строились в странах Совета экономической взаимопомощи). Как следствие — несоответствие масштаба и структу-

Таблица 1

**Прогноз доли российской продукции судостроения
на внутреннем рынке до 2020 года [2]**

Типы судов и морских технических средств	Доля российской продукции на внутреннем рынке		
	Базовый уровень	к 2020 году	
		Без государственной программы	При реализации государственной программы
Контейнеровозы ледового плавания	0	0,3	0,8
Сухогрузы универсальные ледового плавания	0	0,3	0,8
Танкеры дедвейтом до 80 тыс. т ледового плавания	0,3	0,5	0,8
Газовозы вместимостью до 90 тыс. м ³ ледового плавания	0	0,4	0,8
Ледоколы			
Атомные	0,9	0,9	1
Дизельные	0,6	0,7	0,9
Суда внутреннего и смешанного плавания			
Наливные	0,6	0,7	0,9
Сухогрузные	0,6	0,7	0,9
Баржи наливные и сухогрузные несамоходные	0,8	0,9	1
Пассажирские скоростные	0,2	0,6	0,9
Суда и плавсредства для освоения шельфа			
Морские ледостойкие стационарные платформы	0,6	0,8	1
Плавучие буровые установки	0,6	0,7	1
Обеспечивающие суда	0,3	0,6	0,8

ры производственного потенциала объему и структуре платежеспособного спроса на основную продукцию отрасли;

— в результате данной специализации, а также растущих требований к созданию военной техники, сложившаяся производственная структура, характерная для универсального завода, продолжает оставаться единственно возможной. Коренная пере-

стройка существующих основных заводов на структуру верфи представляется практически не реальной;

— не выдерживающие конкуренции технико-экономические показатели создания судостроительной продукции. Из-за отставания в развитии производственных технологий и организации работ удельная трудоемкость судостроительного производства в отрасли

в 3–5 раз выше, чем за рубежом, и суда строятся в 2–2,5 раза дольше;

— низкие темпы обновления основных производственных фондов и отсутствие в отрасли производственных мощностей для строительства транспортных судов водоизмещением более 100 тыс. тонн (наиболее востребованный гражданскими заказчиками тоннаж).

Указанные проблемы имеют комплексный многоплановый характер и должны решаться системно.

В сфере оборонного производства сложившаяся в последние десятилетия практика единичного и растянутого по срокам строительства и ремонта отдельных кораблей привела к заметному ослаблению производственного потенциала отрасли и практическому разрушению производственной кооперации, особенно второго и третьего уровней.

Необходимость в кооперации отпала ввиду того, что реальные потребности военного кораблестроения снизились настолько, что их могли удовлетворять опытные производства головных разработчиков.

Критичным для судостроительно-судоремонтного комплекса отрасли является сравнительно низкий уровень использования информационных технологий.

Одной из характерных особенностей судостроительной промышленности является широкая кооперация исполнителей. Отрасль взаимодействует с более чем 2 тысячами организаций, обеспечивающих судостроение судовым оборудованием и комплектующими изделиями. При этом финишные и основные организации 1-го и 2-го уровней кооперации, в большинстве случаев — известные организации, подотчетные Министерству промышленности и торговли Российской Федерации, госзаказчикам и могут претендовать на поддержку в рамках федеральной целевой программы «Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации». Организации же 4–5-го уровней кооперации в большинстве случаев этого практически лишены. Информация о них имеется только у головных конструкторов кораблей, которые не в состоянии им чем-либо помочь. В основном это частные организации вне каких-либо перечней или реестров. В то же время деятельность этих организаций чрезвычайно

важна для обеспечения создания современной конкурентоспособной морской техники. Нарушение действовавшей кооперации из-за низкой серийности производства ведет к потере ряда организаций 3–4-го уровней кооперации, их перепрофилированию и уходу из сферы судостроения.

Сопоставление анализируемой сферы в полном объеме с состоянием аналогичной сферы у ведущих стран для целей планирования представляется некорректным ввиду упомянутой выше специфики отечественных организаций, сочетающих гражданское и оборонное производство на одних мощностях.

Вместе с тем следует отметить, что на сегодняшний день позиции России в мировом кораблестроении уступают только позициям США, в то время как в гражданском секторе Россия принципиально слабее — последние строчки в списке 15–20 стран-лидеров (в зависимости от вида морской техники и показателей учета).

Сегодня в мире насчитывается около 560 верфей, способных в течение одного года построить суда общим тоннажем 55–60 млн. CGT (компенсированных регистровых тонн), однако основное ядро составляют 166 верфей, обеспечивающих 85% объема мирового судостроения.

Особенности российской судостроительной промышленности не позволяют сравнивать ее с судостроительной промышленностью США, характеризующейся доминирующим сектором военного кораблестроения и принципиально иными географическими характеристиками. В то же время сопоставление России со странами, близкими по географическим и климатическим условиям (Норвегия, Германия, Финляндия), также будет некорректным ввиду значительного различия в стратегическом положении и структуре национальных интересов.

Для оценки уровня совершенства производственных процессов в судостроительной организации используется показатель — отношение построенного за год тоннажа (в CGT) к количеству работников верфи, занятых на строительстве. Так, в Японии этот показатель составляет около 180 CGT/чел., в Южной Корее — 145, в Германии — 75, в остальных странах ЕС — 40, в России — 20.

Ведущее положение Южной Кореи и Китая на рынке судостроения связано не только с тем, что верфи построены в соответствии с последними мировыми стандартами для подобных объектов, передовой организацией производства на всех уровнях, использованием последних достижений науки и техники. Также имеется ряд объективных факторов:

— климатические условия в этих странах позволяют проводить множество работ «под открытым небом» круглогодично, что существенно снижает расходы на постройку эллингов и других капитальных сооружений. Более мягкий климат существенно снижает энергозатраты на строительство;

— существенная поддержка государства в части налогообложения и кредитования, а также смягчения ряда факторов, влияющих на рискованность вложений в данный вид бизнеса;

— иной, присущий данным культурам, менталитет персонала организаций на всех уровнях.

Принятие зарубежного опыта и прямое проецирование его на отечественную отрасль может привести к принципиально неправильным решениям, которые могут оказаться крайне негативными для отрасли в целом. Это справедливо почти ко всему судостроению за исключением условий и принципов формирования научно-технического задела для развития морской техники.

В качестве приоритетных направлений государственной политики в области развития судостроительной промышленности российской экономики необходимо выделить следующие:

— разработка и создание конкурентоспособной специализированной морской техники, в том числе судов и плавательных средств для освоения континентального шельфа и Северного морского пути, создание высоко-

технологичных среднетоннажных транспортных судов и судов обеспечения, высокотехнологичных рыбопромысловых судов и морских и речных научно-исследовательских и научно-экспедиционных судов;

— оптимизация проведенных институциональных преобразований в отрасли, переход к формированию кластерной системы развития и построения отрасли, развитию интегрированных структур по выпуску судового оборудования, развитие лизинга морской рыбопромысловой и речной техники;

— реализация программ технологической модернизации, в том числе за счет поддержания кластерной политики развития регионов, а также продвижению продукции на рынки, включая техническое перевооружение ведущих организаций отрасли до мирового уровня технологического развития, в том числе с привлечением средств от внебюджетной хозяйственной деятельности созданных интегрированных структур;

— поддержка лизинга судов и морских сооружений, построенных в России [3].

Литература

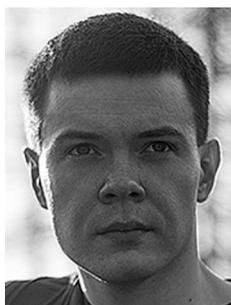
1. Мухин И. В. Экономическая безопасность современной России: угрозы и перспективы обеспечения. // Экономические науки. — 2012. — №1 (86). — С. 188–192.

2. Государственная программа Российской Федерации «Развитие судостроения» на 2013–2030 годы. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации 24.12.2012 г. №2514-р.

3. Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 декабря 2010 г. №2205-р.

Поступила в редакцию

5 июня 2013 г.



Павел Вячеславович Лысенко — старший преподаватель кафедры экономики и предпринимательства Московской академии экономики и права.

Pavel Vyacheslavovich Lysenko — senior lecturer at the Economics and Business department of the Moscow Academy of Economics and Law.

117105, Москва, Варшавское ш., д. 23
23 Varshavskoye ln., 117105, Moscow, Russia
Тел.: +7 (495) 633-0984; e-mail: nirmael@mail.ru

Гранты 2014 экономистам для обучения по программе PhD в университете Осло (Норвегия)

Отделение экономики факультета социальных наук университета Осло принимает заявки на участие в программе докторантуры (Grants for doctoral studies, Research Fellow positions).

К участию в программе приглашаются специалисты, имеющие диплом магистра (или эквивалентный) в экономике. Подавать заявки могут и студенты магистратуры, завершающие обучение весной 2014 года (планирующие получить диплом магистра до 1 августа 2014 г).

Кандидаты на участие в программе, получившие образование в странах, не входящих в Европейский Союз и Европейское экономическое пространство, должны предоставить общий тест GRE вместе с документами, подтверждающими квалификацию. Результаты тестов GMAT вместо GRE не принимаются. От всех участников программы требуется уверенное владение английским языком, подтвержденное результатами тестов TOEFL или IELTS.

Участникам программы предлагается:
стипендия в размере от 435 100 до 465 300 норвежских крон в год;

Документы принимаются до 1 марта 2014 года.

Информация о программе на сайте университета Осло:
<http://uio.easycruit.com/vacancy/1091285/65776?iso=no>
