



УДК 338.45

Трухинова Ольга Леонидовна, старший преподаватель кафедры бухгалтерского учета, анализа и финансов ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Волжский государственный университет водного транспорта» (ФГБОУ ВО «ВГУВТ»)

603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ

Ключевые слова: судостроительная промышленность, гражданское судостроение, направления развития.

Аннотация. Современное состояние российского судостроения не является стабильным, требуется интенсивное развитие отрасли по наиболее перспективным направлениям для обеспечения функционирования смежных отраслей (металлургии, машиностроения, транспорта и т.д.) и экономики России в целом.

Судостроение является одной из стратегических отраслей российской экономики, непосредственно обеспечивая обороноспособность страны, а также выполняя многие другие функции в экономической системе России. Важность развития судостроения обусловлена также возможностью мультипликативного эффекта в экономике в связи с ее влиянием на смежные отрасли, что обусловлено необходимостью поддержания необходимых компетенций в металлургии, машиностроительной промышленности и других высокотехнологических производствах.

За последние годы состояние российского судостроения в гражданском сегменте характеризуется нестабильным объемом производства. На рисунке 1 показана общая динамика судостроения в России за 2012-2018 гг. [составлено на основе данных 1, с. 25]

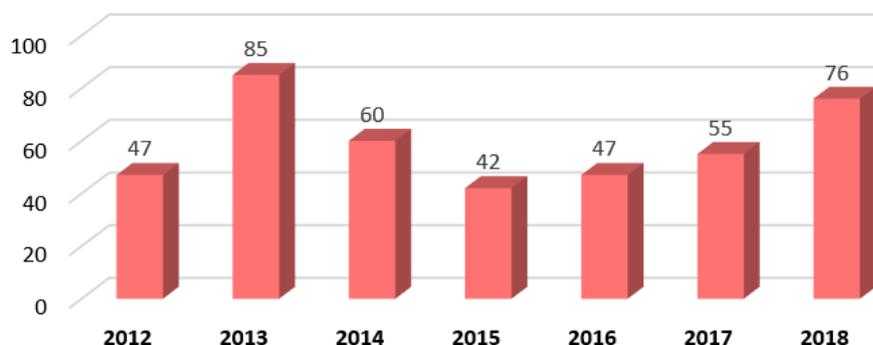


Рис.1. Динамика российского гражданского судостроения по количеству построенных судов в 2012-2018 гг.

На рисунках 2-4 приведены более подробные данные о продукции, выпущенной для российских заказчиков по видам судов (на российских и зарубежных верфях) [1, с. 25].



Рис.2. Объемы строительства морских и река-море транспортных судов для российских заказчиков за 2012-2018 гг.



Рис.3. Объемы строительства обеспечивающих морских судов для российских заказчиков за 2012-2018 гг.

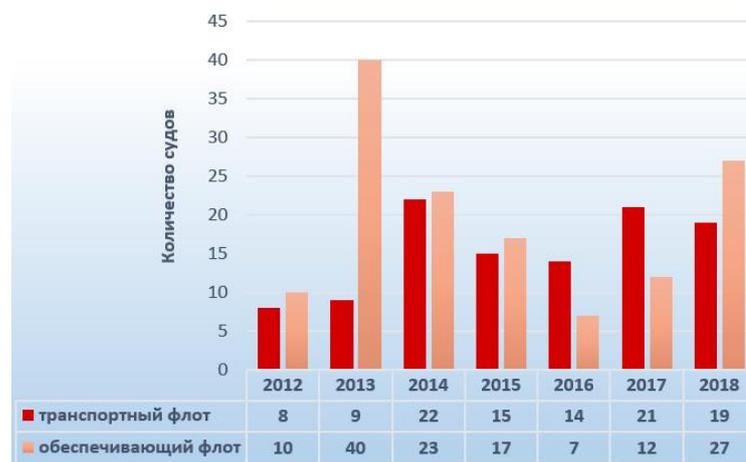


Рис.4. Объемы строительства речных судов на российских верфях (транспортный и обеспечивающий флот) за 2012-2018 гг.

Отметим, что российские судовладельцы часто заказывают суда за рубежом, в особенности, морские (они строятся только на иностранных верфях) и река-море плавания (из них 38% производятся в других странах). Это в значительной степени связано с тем, что отечественные судостроители не всегда располагают необходимыми мощностями. Такое положение должен исправить ввод в действие:

Материалы научно-методической конференции профессорско-преподавательского состава, аспирантов и студентов

1) судостроительного комплекса «Звезда» на Дальнем Востоке в 2024 году, на котором до 2035 года планируется выпустить более 150 морских судов [2];

2) центра строительства крупнотоннажных морских сооружений ООО «НОВАТЭК-Мурманск» («Кольская верфь») в 2022 году [3];

3) модернизация судостроительного завода «Северная верфь» в 2021-25 гг. [3].

Анализ динамики судостроения в России показывает, что в 2015-2016 гг. наблюдалось резкое падение производства в связи с экономическим кризисом и снижением государственного финансирования, однако к 2018 году объем производства повысился. Этому способствовало увеличение государственной поддержки отрасли.

Судостроение в России характеризуется сильной зависимостью от государственной помощи (что наблюдается и в других странах – лидерах мирового судостроения). Вместе с тем, усиливается участие государства в управлении отраслью. С 2007 года в соответствии со «Стратегией развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу» [3] реализуется курс на консолидацию отрасли и формирование контура управления ведущими предприятиями путем создания государственной судостроительной компании «ОСК» (АО «Объединенная судостроительная корпорация», далее – ОСК), на долю которой приходится более 80% продукции российского судостроения. В состав ОСК входит 41 предприятие, в которых работает более 87 тысяч сотрудников [4]. Тенденция к консолидации наблюдается также и в частном секторе отрасли посредством объединения судостроителей, проектантов, судовладельцев в интегрированные структуры (например, холдинговая компания «АК БАРС»). Необходимость объединения предприятий отрасли обусловлена спецификой производства, основанного на кооперации его разнообразных участников и множестве взаимосвязей между ними в процессе создания технически сложных объектов (различных видов судов, морской техники) [5].

Позиции российского судостроения на мировом рынке в последние годы (по статистическим данным ITC TRADE MAP [6]) колеблются от 0,2 до 0,5%, при этом у российских верфей имеются шансы повысить свою долю рынка. Эксперты прогнозируют рост мирового судостроения в среднем на 2% в год в 2019-2023 гг. [1], при этом наиболее востребованными будут высокотехнологичные суда, в т.ч. для перевозки и добычи углеводородов, на производство которых направлены усилия государства.

Перспективы развития российской судостроительной промышленности в настоящее время основываются на государственной программе «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013–2030 годы» [7]. Основные цели программы связаны с обеспечением новых научных разработок и технического перевооружения отрасли с целью повышения конкурентоспособности российского судостроения, прежде всего, в выпуске морской техники, применяемой на месторождениях морского шельфа (25% мировых запасов нефти и газа залегает на российском морском шельфе [8]).

Минпромторгом России в 2018 году разработан проект нового программного документа – «Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2035 года» [3], который учитывает достижения отрасли и содержит новые целевые установки в ее развитии.

1. Важным направлением развития судостроительной промышленности является создание ледокольного флота для обеспечения перевозок по Северному морскому пути (далее – СМП). В соответствии с Указом Президента РФ от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» предусмотрено увеличение грузопотока по СМП до 80 млн тонн [9]. Статистика грузооборота на СМП за 1933-2018 гг. [10] показывает, что в 2016 г. был превышен максимум перевозки грузов, достигнутый в СССР, а в настоящее время происходит его неуклонный рост (в 2018 г. составил 20,180 млн тонн) (рис. 5).

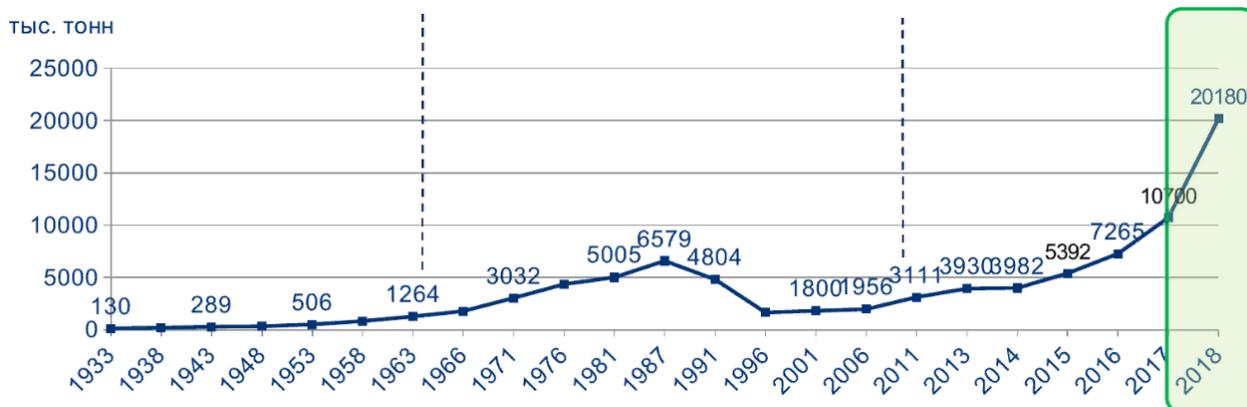


Рис.5. Динамика грузооборота по Северному морскому пути за 1933-2018 гг.

В связи с этим предусмотрено строительство ледокольного флота для обеспечения проводки судов по СМП (наиболее перспективные – с ядерной энергетической установкой (далее - ЯЭУ)). В настоящее время используется 5 ледоколов с ЯЭУ, планируется постройка 12 новых ледоколов в течение 2019-2033 гг., в т.ч. атомных ледоколов проекта «Лидер» мощностью 120 МВт [10], не имеющих аналогов в мире.

2. Обеспечение обновления флота для рыбодобывающих хозяйств, которые имеют огромную потребность в новых судах из-за устаревания действующего флота (в течение 20-25 лет потребуется полностью обновить российский рыбопромысловый флот в количестве около 2000 судов) [3]. Одним из новых направлений является строительство плавучих «рыбных ферм» для разведения и переработки биоресурсов. В настоящее время запущен процесс взаимодействия судостроительных предприятий с заказчиками, заключены контракты, началось строительство промысловых судов для внутреннего рынка.

3. Создание научно-исследовательских судов для Российской академии наук, Федерального агентства по рыболовству РФ, Министерства природных ресурсов и экологии РФ, Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды РФ и других заказчиков. По оценкам экспертов, до 2035 года потребуется не менее 90 судов для научных исследований [3].

4. Возрождение скоростного пассажирского флота, в особенности востребованного в Сибири, на Дальнем Востоке и Урале (в регионах, где альтернативных видов транспорта, как правило, не существует) [11]. Для решения поставленной перед судостроением задачи потребуется создание типоразмерного ряда новых скоростных судов с заданными технико-эксплуатационными характеристиками с целью серийности постройки, снижения стоимости и сроков строительства, унификации обслуживающей инфраструктуры и удешевления сервисных работ [12].

5. Использование экспортного потенциала российского судостроения – в гражданском сегменте являются востребованными на внешнем рынке суда для добычи и перевозки углеводородов, арктические суда, скоростной пассажирский флот, промысловые суда, плавучие опреснительные станции и электростанции [3].

Оценку перспектив развития судостроительной промышленности России усложняет влияние на нее множества внутренних и внешних факторов. Вместе с тем, анализ состояния отрасли и внешнего окружения (в частности, проводимой в отношении отрасли государственной политики) позволяет определить основные направления развития судостроения на современном этапе. При этом необходимо уделить внимание решению проблемы низкой конкурентоспособности российских судостроителей [13] с помощью комплекса мер, что позволит судостроительной промышленности России выйти на новый уровень развития.

Список литературы:

[1] Буянов С. И. России требуются суда // Вести морского Петербурга. – 2019. – № 2. – С. 22-25.

Материалы научно-методической конференции профессорско-преподавательского состава, аспирантов и студентов

- [2] Судостроение и морская техника: некоторые важные факты за 6 лет / Официальный сайт Правительства Российской Федерации / Режим доступа <http://government.ru/info/32149/>
- [3] Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2035 года. Режим доступа http://minpromtorg.gov.ru/docs/#!/strategiya_razvitiya_sudostroitelnoy_promyshlennosti_na_period_do_2035_goda
- [4] Колодяжный Д.Ю. Техническая политика АО «ОСК» в условиях современных вызовов. Режим доступа https://docviewer.yandex.ru/view/71670430/?*=tYt42afn2BgYMc3s%2B4Y%2Fs2duuKF7InVybcI6InlhLWRpc2stcHVibGljOi8vUTZlQTZVcHR6ZHJTRDNtWTdGeWtKd0tZU1VxQXILb1R3NE44STBobVlZy3BKUCt4WmJpRndrNis5RWM4eC9nSXEvSjZicG1SeU9Kb25UM1ZvWG5EYWc9PSIsInRpdGxlljoi0KHRg9C00L7RgdGC0YDQvtC10L3QuNC1IDIwMTkucmFyIiwibm9pZnJhbWUiOmZhbHNILCJ1aWQiOiI3MTY3MDQzMCIIsInRzIjoxNTYxMDU2NDEyMTczLCJ5dSI6IjExMzI1MTI0MzE1NTg5ODE1NDEifQ%3D%3D
- [5] Трухинова О.Л., Щепетова С.Е. Формирование системных механизмов взаимодействия участников инвестиционного процесса // Международная конференция по мягким вычислениям и измерениям. – 2018. – Т. 2. – С. 321-324.
- [6] Trade statistics for international business development. URL <https://www.trademap.org/Index.aspx>
- [7] Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013–2030 годы / Постановление Правительства РФ от 21.04.2014 N 366 (ред. от 05.06.2019). – Официальный сайт «Консультант плюс». Режим доступа <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=326495&fld=134&dst=101650,0&rnd=0.1852131628337894#0474391052148605>
- [8] Бутов А.М. Рынок продукции судостроения / Национальный исследовательский университет Высшая школа экономики. Режим доступа <https://dcenter.hse.ru/data/2018/06/03/1150234849/Рынок%20продукции%20судостроения%202018.pdf>
- [9] Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»
- [10] Князевский К.Ю. Развитие ледокольного флота для обеспечения крупнейших национальных Арктических проектов. Режим доступа https://docviewer.yandex.ru/view/71670430/?*=tYt42afn2BgYMc3s%2B4Y%2Fs2duuKF7InVybcI6InlhLWRpc2stcHVibGljOi8vUTZlQTZVcHR6ZHJTRDNtWTdGeWtKd0tZU1VxQXILb1R3NE44STBobVlZy3BKUCt4WmJpRndrNis5RWM4eC9nSXEvSjZicG1SeU9Kb25UM1ZvWG5EYWc9PSIsInRpdGxlljoi0KHRg9C00L7RgdGC0YDQvtC10L3QuNC1IDIwMTkucmFyIiwibm9pZnJhbWUiOmZhbHNILCJ1aWQiOiI3MTY3MDQzMCIIsInRzIjoxNTYxMDU2NDEyMTczLCJ5dSI6IjExMzI1MTI0MzE1NTg5ODE1NDEifQ%3D%3D
- [11] Трухинова О.Л. Проблемы развития пассажирских перевозок внутренним водным транспортом // Проблемы использования и инновационного развития внутренних водных путей в бассейнах великих рек. Труды международного научно-промышленного форума. 2016. Режим доступа
- [12] Соколов В.П. Особенности технической политики в вопросе обновления и пополнения скоростного флота России. Режим доступа https://docviewer.yandex.ru/view/71670430/?*=tYt42afn2BgYMc3s%2B4Y%2Fs2duuKF7InVybcI6InlhLWRpc2stcHVibGljOi8vUTZlQTZVcHR6ZHJTRDNtWTdGeWtKd0tZU1VxQXILb1R3NE44STBobVlZy3BKUCt4WmJpRndrNis5RWM4eC9nSXEvSjZicG1SeU9Kb25UM1ZvWG5EYWc9PSIsInRpdGxlljoi0KHRg9C00L7RgdGC0YDQvtC10L3QuNC1IDIwMTkucmFyIiwibm9pZnJhbWUiOmZhbHNILCJ1aWQiOiI3MTY3MDQzMCIIsInRzIjoxNTYxMDU2NDEyMTczLCJ5dSI6IjExMzI1MTI0MzE1NTg5ODE1NDEifQ%3D%3D
- [13] Трухинова О.Л. Системный подход к решению проблемы неконкурентоспособности российских производителей в судостроении // Системный анализ в экономике. – 2018 – Сборник трудов V Международной научно-практической конференции-биеннале. Под общей редакцией Г.Б. Клейнера, С.Е. Щепетовой. – 2018. – С. 419-422.

PERSPECTIVE TRENDS OF DEVELOPMENT OF RUSSIAN SHIPBUILDING

Olga. L. Trukhinova

Key words: shipbuilding industry, civil shipbuilding, directions of development.

The current state of the Russian shipbuilding industry is not stable, intensive development of the industry in the most promising areas is required to ensure the functioning of related industries (metallurgy, engineering, transport, etc.) and the Russian economy as a whole.