

УДК 338.45

**ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ**

© 2011 г.

И.А. Фролов

Нижегородский госуниверситет им. Н.И. Лобачевского

frolov_il@mail.ru

Поступила в редакцию 16.08.2011

Раскрываются текущее состояние и особенности российской судостроительной промышленности. Обосновывается необходимость государственной поддержки отечественных судостроителей. На примере опыта США в становлении и развитии национального судостроения рассматриваются приоритетные направления государственной поддержки отечественной судостроительной промышленности.

Ключевые слова: судостроительная промышленность, гражданское судостроение, неблагоприятный режим налогообложения, модернизация производства, государственная поддержка, правительственные гарантии, субсидирование, государственный заказ, конкурентоспособность.

Отечественная судостроительная промышленность имеет огромный опыт создания кораблей всех типов и назначений. Являясь еще совсем недавно одной из самых мощных в мире, она обеспечивала треть мирового военного кораблестроения, а в области гражданского судостроения входила в десятку ведущих стран мира. После отказа от централизованного планирования и государственного бюджетного финансирования у отечественных судостроительных предприятий появились принципиально новые проблемы:

- необходимость самостоятельного поиска заказов на постройку судов и плавсредств;
- переориентация технологии и организации строительства судов с крупносерийного на строительство малыми сериями и даже единичных судов с возможностью быстрого перехода от постройки одного типа судна к другому, с доведением сроков и качества постройки до уровня передовых судостроительных стран;
- принципиальное изменение сложившейся системы разработки проектной документации с переходом на принятую во всем мире систему: предконтрактное предложение – контрактный проект – рабочая документация;
- финансовое выживание в условиях жесткой конкуренции на внутреннем и мировом рынках.

Утрата всех элементов социалистического управления экономикой, включая, государственный контроль над ценами, в том числе на сталь, судовое оборудование, топливо, не позволила судостроительным предприятиям адап-

тироваться к сложившимся рыночным условиям и, как следствие, привела к потере конкурентного преимущества отечественного судостроения на мировом и внутреннем рынках.

В настоящее время структура спроса на продукцию судостроительной промышленности в России, состоит из трех категорий покупателей:

- государство, обеспечивающее формирование заказа на строительство судов для нужд ВМФ, научно-исследовательских организаций и ледового флота;
- компании-грузовладельцы, определяющие потребность в номенклатуре и объеме грузоперевозок;
- компании-судовладельцы, представленные морскими и речными пароходствами, и другие транспортные компании.

В составе отечественной судостроительной промышленности насчитывается более 160 предприятий, на которых занято около 200 тыс. человек. Ввиду преимущественной ориентированности отечественной судостроительной промышленности на выпуск продукции военного назначения, все крупные предприятия отрасли относятся к оборонно-промышленному комплексу – это верфи, судоремонтные заводы, научно-исследовательские и конструкторские предприятия, а также заводы, ориентированные на выпуск продукции судового машиностроения, приборостроения и электротехники. Кроме предприятий оборонно-промышленного комплекса, рынок судостроения представлен предприятиями, ориентированными на выпуск гражданского судостроения, большинство из кото-

рых имеют возможности строить и ремонтировать суда водоизмещением до 5000 тонн [8].

Основными сегментами продукции судостроительной отрасли, на которые имеется платежеспособный спрос в России, являются:

- военные корабли, построенные в рамках государственного оборонного заказа или по программам военно-технического сотрудничества (экспорт военной продукции);
- суда ледового плавания;
- морские транспортные суда;
- речные суда и суда смешанного плавания (море-река);
- научно-исследовательские суда;
- плавучие и стационарные средства освоения шельфа;
- рыбопромысловый флот.

Помимо различий по функциональному назначению, перечисленные выше сегменты имеют некоторые особенности, связанные со страной принадлежности верфи, осуществляющей строительство судов, которые кратко охарактеризованы в табл 1.

Причиной преимущественного пополнения гражданского флота зарубежными судами в России является ориентированность отечественной судостроительной промышленности на производство продукции военного назначения. С развалом Советского Союза основная часть верфей, выпускающих гражданскую продукцию, осталась в странах Балтии и на Украине. Внутренний спрос упал практически до нуля, а военная составляющая отрасли развивалась за счет государственного оборонного заказа и за счет заказов по линии военно-технического сотрудничества с зарубежными странами. Это позволило сохранить определенный научно-технический потенциал в военном судостроении. В то время российское судостроение фактически существовало как один из сегментов оборонно-промышленного комплекса. Как следствие, к 2010 году в структуре продаж доминируют государственный оборонный заказ и экспорт продукции военного кораблестроения

по линии военно-технического сотрудничества (70%). В сегменте экспорта военной продукции судостроительная промышленность занимает одну из лидирующих позиций среди других отраслей оборонно-промышленного комплекса. Доля продукции и услуг гражданского судостроения в структуре продаж составляет около трети объемов (24% на внутреннем рынке и 6% на внешнем). Общий объем продаж предприятий судостроительной промышленности в 2009 году составил более 243 млрд рублей, что на 62% больше показателя 2008 года (см. рис 1.) [9; 12].

Для характеристики объема рынка закупок морского и речного флота в России необходимо отметить, что грузовладельцы и транспортные организации развиваются сообразно росту экономики, но свои потребности сегодня они реализуют, как правило, на зарубежных верфях, ежегодно размещая за рубежом заказы на строительство судов на сумму около 1 млрд долларов. Доля отечественных производителей в объеме заказов российских судовладельцев пока ничтожно мала и за последние 10 лет составляет около 5% [6]. Одной из причин, почему за границей строить суда перспективней и выгодней, является неблагоприятный режим налогообложения, причем не только судовладельцев, но и судостроителей. Невыгодно ни строить флот для внутренних нужд, ни размещать экспортные заказы полного цикла. Почти все, что делается на российских верфях, – это корпуса судов, а их оснащение двигательными установками, оборудованием и приборами осуществляется на зарубежных верфях. Большая часть финансирования строительства судна идет на закупку оборудования (60–70 % цены судна), значительную долю которого составляют импортные комплектующие, не имеющие пока аналогов в России. Закупка за рубежом комплектующих облагается ввозными таможенными пошлинами (до 30%). В результате при строительстве судов для внутреннего рынка (с импортными комплектующими) рост стоимости судна может составлять

Таблица 1

Преобладающие источники пополнения флота российских компаний по типам судов

Сегмент	Источник пополнения флота
Военные корабли	Отечественные верфи
Морские транспортные суда	Преимущественно зарубежные верфи
Речные суда и суда смешанного плавания (море-река)	Отечественные верфи
Научно-исследовательские суда и ледоколы	Отечественные верфи
Суда и прочие средства освоения шельфа	Отечественные и зарубежные верфи
Рыбопромысловый флот	Преимущественно зарубежные верфи

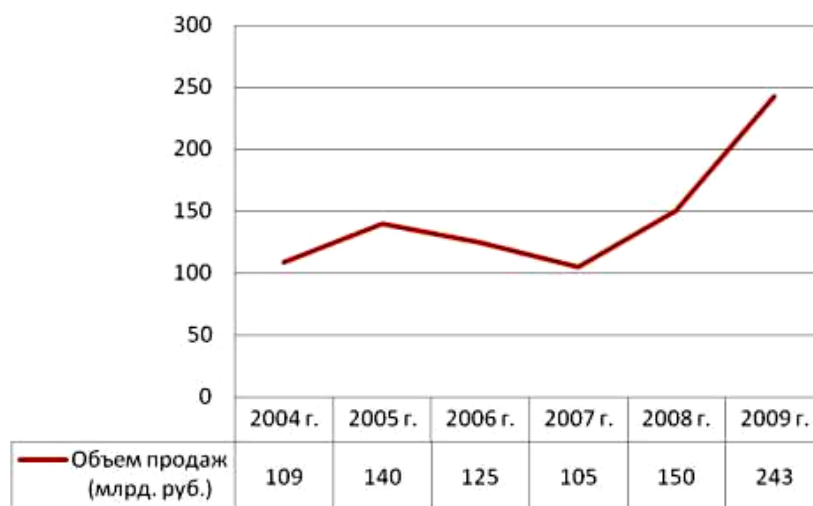


Рис 1. Общий объем продаж предприятий судостроительной промышленности

около 10%, тогда как при постройке судна на экспорт пошлины на ввоз комплектующих не взимаются. В итоге суда российского производства обходятся российским же пароходствам на 10% дороже, чем зарубежным [8].

Устаревшие технологии и основные средства также являются причиной длительного отсутствия заказов на российских верфях. В целом износ оборудования по отрасли оценивается в 70%. Из-за отсталой материально-технической базы российские судостроители существенно проигрывают мировым лидерам судостроения по трудоемкости постройки судов. Удельная трудоемкость изготовления 1 т судовых конструкций в России в 3 раза выше, а период времени от момента закладки судна до его сдачи в эксплуатацию в 4 раза длиннее, чем на современных верфях мира. Модернизацию производства успешно осуществили многие российские отрасли, профинансировавшие закупки нового оборудования за счет текущих доходов и кредитов, однако для судостроителей это оказалось невозможным. У большинства российских транспортных компаний не было свободных денежных средств, чтобы размещать заказы на строительство новых кораблей, а кредитные и лизинговые схемы не были развиты. Таким образом, высокая степень износа технологического оборудования, недостаточная оснащенность построечных мест мощным подъемно-транспортным оборудованием на сегодняшний день не позволяет применять на российских верфях высокоэффективные технологии и системы управления производством судов.

В настоящее время в мировом гражданском судостроении сложилась почти однородная практика постройки судов (с привлечением длинных банковских кредитов и с последующей

их выплатой с установленными процентами за счет получаемого от эксплуатации судна дохода). Основное содержание государственной политики в судостроительной отрасли формируется на основании такой практики и представляет собой, как правило, искусственное снижение ставок по кредитам за счет правительственных гарантий, а также предоставление судостроителям прямых государственных субсидий. В России отлаженной системы кредитования в сфере судостроения не существует. В странах с развитым судостроением, как правило, выдают кредиты в размере 80% от цены судна под 6–8% годовых на срок 10 и более лет под государственные гарантии. Кроме того, применяется прямое государственное субсидирование строительства судов в размере до 6–9% от контрактной цены судна. На российском финансовом рынке кредиты выдаются в размере 40–60% от стоимости судна, максимум на четыре-пять лет и минимум под 12–14% годовых. При этом нужно учитывать, что судно окупается в среднем не менее чем за 9–12 лет эксплуатации [6].

Основной проблемой, препятствующей на сегодняшний день подъему отечественного гражданского судостроения и повышению конкурентоспособности производимой им продукции, является критическое научно-техническое отставание от промышленно развитых стран мира вследствие ослабления его научно-технического, технологического и производственного потенциала. Доля инвестиций в научные разработки в России уже почти два десятилетия на порядок ниже, чем в зарубежных странах. В результате в эти годы научный задел, необходимый для проведения разработок любой перспективной техники, практиче-

ски не создавался. Сопоставление зарубежного и отечественного уровней развития критических технологий в области морских систем выявило факты заметного отставания от стран с развитым гражданским судостроением. Снижение объемов проведения фундаментальных исследований и прикладных научно-технических разработок, задачей которых является обеспечение качественно нового уровня развития продукции как гражданского, так и военного назначения, привело к тому, что многие предприятия могут поставить только морально и технически устаревшую, более энергоемкую, сложную в эксплуатации и обслуживании, менее надежную и безопасную продукцию. Основной объем востребованной на рынке продукции гражданского судостроения выполняется по зарубежным проектам. Практически все более или менее сложное судовое комплектующее оборудование сейчас импортируется из стран ближнего и дальнего зарубежья.

Низкий уровень технологического потенциала российского судостроения обусловлен также тем, что у нас существенно отстает и общий уровень производственных технологий и организации работ по сравнению с зарубежными передовыми предприятиями. В этих условиях крайне актуальной является разработка новых производственных технологий постройки и ремонта морской техники, технологий и средств механизации и автоматизации производственных процессов, новых технологий в производстве судового машиностроения, адаптированных к отечественным условиям [5].

На сегодняшний день потребность российских грузовладельцев и транспортных компаний в продукции судостроительной промышленности очень велика. Это связано с необходимостью срочного обновления находящихся в эксплуатации судов по всем сегментам гражданского флота. Общее количество судов морского транспортного флота, контролируемого Россией, на начало 2010 года составляло около 1,57 тыс. единиц общим дедвейтом более 15,7 млн тонн (58% эксплуатируется под иностранными флагами), что составляет примерно 2% от дедвейта мирового флота. При этом средний возраст судов российского морского флота около 18 лет, что существенно выше, чем, например, в Японии (9 лет) или Южной Кореи (12 лет). К 2020 году ситуация может существенно ухудшиться, так как количество судов дедвейтом менее 70 тыс. тонн со сроком эксплуатации более 25 лет составит 1,05 тыс. единиц [10].

Что касается речного флота, он также характеризуется большим средним сроком службы и сильной изношенностью. По данным на 1 января 2010 года в Российском речном регистре числилось 25,8 тыс. судов, средний возраст которых 28,5 лет. По оценкам судовладельцев, самоходными судами из них являются 9,5 тыс., остальные – несамоходный флот. Таким образом, к 2020 году по возрасту и в соответствии с требованиями безопасности должно быть выведено из эксплуатации более 80% российского речного самоходного флота. Это около 8 тыс. судов, вместо которых нужно будет построить новые [11].

Рыболовный флот России состоит из 2667 судов различного назначения, в том числе 2255 добывающих, 30 обрабатывающих и 323 приемно-транспортных, наибольшая часть которых сосредоточена в Дальневосточном регионе. Возраст более 50% судов превышает 20 лет, а в целом по России более 70% рыбопромысловых судов эксплуатируются с превышением нормативного срока. Потребность России в промысловых судах оценивается Федеральным агентством по рыболовству в более чем 550 крупных и средних промысловых судов различного назначения и более чем 500 малых промысловых судов общей стоимостью около 2,5 млрд долл [10].

В связи с освоением месторождений нефти и газа на арктическом шельфе России российским грузовладельцам и транспортным компаниям в ближайшие десять лет также потребуются создание широкой гаммы транспортных, обслуживающих, технических судов и плавсооружений, приспособленных для работы в тяжелых климатических условиях.

Приоритетной задачей для национальной судостроительной промышленности является обеспечение размещения основного объема работ по созданию всех перечисленных сегментов продукции на российских предприятиях. Но из-за имеющихся проблем в отрасли выполнение даже крайне необходимого сейчас комплекса работ по формированию отечественных проектов нового поколения судов различного назначения представляется невозможным.

Для преодоления сложившейся ситуации и решения поставленных задач требуется перенять у передовых стран и адаптировать имеющийся мировой опыт развития судостроительной отрасли. В данном случае наиболее подходящим для отечественной судостроительной промышленности является опыт США в становлении и развитии национального судостроения.

В США по настоящее время действует ряд протекционистских законодательных актов в области мореплавания. Основными из них является закон Джоунса 1920 г., согласно которому каботажное и внутреннее судоходство в США может осуществляться лишь на судах, построенных на американских верфях и плавающих под флагом США, а также закон о судоходстве 1936 г., предоставляющий льготы судовладельцам, эксплуатирующим суда американской постройки. В 1928 году в США в целях развития и совершенствования торгового флота был принят закон Джонса-Уайта, в соответствии с которым создавался фонд в 250 млн долл. на оказание кредитной помощи судостроительным компаниям [1, 3]. На протяжении восьмидесяти лет в подходе США к строительству гражданских судов мало что изменилось. Потребности торгового, промыслового и других флотов США удовлетворяет в основном внутренний рынок национальной судостроительной промышленности. Внешние заказы на гражданские суда в США, в отличие от боевых кораблей, единичны и имеют для американских верфей второстепенное значение. Значительное влияние на судостроительную промышленность США оказывает и слабая конкурентоспособность её основного заказчика – американских судовладельцев.

Причины высокой стоимости продукции судостроительной промышленности США в первую очередь заключаются в высоких издержках на материалы, рабочую силу и в целом на организацию производства, а также в высокой арендной плате на землю и высоких амортизационных отчислениях. Стоимость американских судов могла быть снижена при большей серийности их изготовления. Однако для США характерно строительство морских судов мелкими сериями или даже вообще отдельными единицами. Отставая от конкурентов по издержкам производства, американские судостроительные фирмы не снижают стоимости поставляемых на внутренний и мировой рынок судов, например, путем сокращения нормы прибыли. Они получают достаточно высокую прибыль даже в условиях слабой конкурентоспособности отрасли на мировых рынках. Такое положение в отрасли обеспечивается только за счет государственных субсидий, практически покрывающих разницу в стоимости американских и иностранных судов [3]. Таким образом, американские судостроительные компании работают в условиях постоянно действующей государственной поддержки, с помощью которой в стране создается достаточно ёмкий и устойчивый государ-

ственный рынок. Помощь, которую государство в США оказывает национальным верфям, практически означает переход отрасли от рискованной работы на глобальном рынке к условной работе на государственную казну. Самым важным обстоятельством, определяющим объем производства в американском гражданском судостроении, уровень совершенства его технологий, фактически являются размеры государственных заказов, субсидий и ассигнований.

Основываясь на мировом опыте развития судостроительной промышленности, можно сделать вывод, что даже в эпоху господства принципов свободной рыночной экономики мировое судостроение было, есть и в перспективе останется плановой, достаточно жестко регулируемой государством областью экономики. Для отечественного судостроения принятие необходимой антикризисной комплексной программы, направленной на государственную поддержку отрасли, является первоочередной задачей. Планы поддержки судовладельцев и судостроителей, помимо льготного кредитования, предоставление государственных гарантий по экспортным контрактам, должны включать:

- резкий рост объемов государственного заказа;
- незамедлительную реализацию лизинговой программы строительства судов;
- создание финансовых институтов, специализирующихся на долгосрочном (10–15 лет) кредитовании бизнеса в сфере морской деятельности, в первую очередь отечественных судовладельцев, заказывающих суда на российских верфях;
- освобождение от НДС и таможенных пошлин за ввоз импортируемого судового комплектующего и производственного технологического оборудования, сертификационные аналоги которого в России не производятся;
- прямое субсидирование строительства судов;
- увеличение государственного финансирования на проведение как фундаментальных, так и прикладных научных исследований в целях устранения критического технологического отставания отрасли.

Таким образом, главную роль в решении сложившихся проблем в отечественном судостроении и в обеспечении ускоренного пополнения российского флота современными судами должно играть государство, в частности, путем создания условий для экономически выгодного строительства их на отечественных верфях.

Список литературы

1. Ropp T. The Development of a Modern Navy: French Naval Policy 1871–1904. Annapolis.: U.S. Naval Institute Press, 1987. 439 p.
2. The annual report of the Community of European Shipyards' Associations. Brussel, 2008. 84 p.
3. The annual report of the Industrial College of the Armed Forces. Fort McNair, DC. 2004. 31 p.
4. Логачев С.В., Чугунов В.В. Мировое судостроение: современное состояние и перспективы развития. СПб.: Судостроение, 2001. 312 с.
5. Постановление о Федеральной целевой программе «Развитие гражданской морской техники» на 2009–2016 годы от 21 февраля 2008 г. №103 (в ред. от 01.03.2011 г. № 136).
6. Половинкин В.Н. Роль ЦНИИ, КБ и верфей России в деле эффективного реформирования отрасли и успешного выполнения национальной судостроительной программы до 2016 года // Морская газета. 2010. № 28–29. С. 4–10.
7. Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу // Приказ Минпромэнерго России от 6 сентября 2007 г. № 354.
8. Стратегия развития судостроительной промышленности // Годовой отчет ЦНИИ им. академика А.Н. Крылова. СПб. 2007. С. 6–13
9. Отчет о деятельности Минпромторга Российской Федерации в 2010 году и планы на 2011 год // Министерство промышленности и торговли РФ. Официальный сайт. URL: http://www.minpromtorg.gov.ru/posit/minprom/stats/6/MPT_AR10_Block.pdf (дата обращения: 14.04.2011).
10. Регистровая книга судов // Российский морской регистр судоходства. URL: <http://www.rs-head.spb.ru/ru/regbook/> (дата обращения: 14.04.2011).
11. Регистровая книга судов // Российский речной регистр. URL: <http://www.rivreg.ru/publication/izdania> (дата обращения: 14.04.2011).
12. www.gks.ru – официальный сайт Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации (дата обращения: 14.04.2011).

PRIORITIES FOR DOMESTIC SHIPBUILDING INDUSTRY DEVELOPMENT*I.A. Frolov*

The current condition and peculiarities of Russian shipbuilding industry are revealed. The necessity of government support of domestic shipbuilders is substantiated. Using the example of the establishment and development of national shipbuilding in the USA, the priorities in the government support of domestic shipbuilding industry are considered.

Keywords: shipbuilding industry, civil shipbuilding, unfavorable tax environment, modernization of production, government support, government guarantee, subsidizing, government order, competitiveness.