

# СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА ПЕРИОД ДО 2020 ГОДА И НА ДАЛЬНЕЙШУЮ ПЕРСПЕКТИВУ

УТВЕРЖДЕНА ПРИКАЗОМ МИНИСТЕРСТВА ПРОМЫШЛЕННОСТИ  
И ЭНЕРГЕТИКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ОТ 6 СЕНТЯБРЯ 2007 ГОДА №354

## ВВЕДЕНИЕ

Под Стратегией развития судостроительной промышленности понимается взаимосвязанная по задачам, срокам осуществления и ресурсам совокупность целевых функций, принципов и решений, которые должны реализовываться в комплексах и планах мероприятий правового, экономического, научно-технического, организационного и политико-дипломатического характера в рамках бюджетных целевых программ, отдельных проектах. Стратегия определяет основные принципы и направления, обеспечивающие эффективное динамичное развитие отрасли и отвечает общей идеологии, предусмотренной в решениях Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации.

Реализация настоящей стратегии должна обеспечить вклад судостроительной промышленности в решение ряда приоритетных общенациональных и народно-хозяйственных задач современного этапа экономического развития России.

В их числе:

- повышение обороноспособности страны;
- повышение конкурентоспособности и качества продукции судостроения, расширение высокотехнологического экспорта наукоемкой продукции;
- ликвидация критического научно-технического отставания от промышленно развитых стран мира; обеспечение необходимого уровня обновляемости основных фондов предприятий; повышение инновационной активности предприятий отрасли;
- формирование рыночно ориентированных бизнес-структур нового поколения на основе развития взаимодействия государства и частного бизнеса (государственно-частного партнерства);
- сохранение и расширение рабочих мест; повышение оплаты и производительности труда;
- увеличение вклада судостроения в прирост ВВП за счет роста промышленного производства в отрасли не менее чем в 2 раза за 10 лет.

Стратегия разработана в соответствии с целями, задачами, приоритетами и параметрами, предусмотренными в указах Президента Российской Федерации, постановлениях Правительства Российской Федерации и других директивных документах о реформировании и развитии судостроительной промышленности, Среднесрочной программе социально-экономического развития Российской Федерации на 2008–2010 годы, Морской доктрине Российской Федерации, Основах политики Российской Федерации в области развития оборонно-промышленного комплекса на период до 2010 года и дальнейшую перспективу, Основах военно-технической политики Российской Федерации на период до 2015 года и дальнейшую перспективу, утвержденных Президентом Российской Федерации, Основных направлениях развития вооружения военной и специальной техники (ВВСТ) до 2020 года и дальнейшую перспективу, Государственной программе вооружения на 2007–2015 годы, Энергетической стратегии Российской Федерации до 2020 года, Транспортной стратегии Российской Федерации.

## 1. СИСТЕМНАЯ ПРОБЛЕМА И ОЖИДАЕМЫЙ РЕЗУЛЬТАТ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ

Судостроительная промышленность Российской Федерации – совокупность зарегистрированных на территории страны в соответствии с законодательством Российской Федерации независимо от организационно-правовых форм и форм собственности судостроительных и судоремонтных предприятий, предприятий судового машиностроения и морского приборостроения, электромонтажных предприятий, научно-исследовательских и проектно-конструкторских организаций (далее – предприятий и организаций), обеспечивающих создание (исследования, проектирование, строительство, техническое сопровождение, модернизацию, ремонт и утилизацию) кораблей, судов и плавсооружений, комплектующего оборудования для них, приборной техники, радиоэлектронного вооружения и оружия для обеспечения ВМФ, морских частей ФСБ России, транспортного морского и речного флотов, пассажирского флота, рыбопромыслового флота, вспомогательного флота, предприятий топливного комплекса, ведущих добычу углеводородного и другого сырья на морском шельфе, и других сфер морской деятельности Российской Федерации. Отрасль также является поставщиком техники военного и гражданского назначения на экспорт.

Ключевыми ориентирами Стратегии развития судостроительной промышленности являются:

- военная безопасность, активная внешняя политика в обеспечение стратегической стабильности в мире (создание для ВМФ стратегических подводных ракетноносцев, кораблей и судов сил общего назначения для обеспечения необходимого уровня обороноспособности страны);
- топливно-энергетическая безопасность (поставка уникальных плавсооружений и необходимого технического флота для разведки и добычи углеводородного сырья на арктическом и дальневосточном шельфе России);
- транспортная безопасность (обеспечение морского и речного флотов необходимым тоннажем для грузовых и пассажирских перевозок силами национальных перевозчиков);
- продовольственная безопасность (обеспечение необходимым тоннажем рыболовного флота);
- обеспечение деятельности России в области исследований Мирового океана (строительство новых и ремонт действующих судов научно-исследовательского флота);
- обеспечение мобилизационной готовности и устойчивого функционирования экономики в чрезвычайных ситуациях.

Судостроение объективно относится к отраслям, обладающим большим научно-техническим и производственным потенциалом, способным влиять на развитие технологий в смежных отраслях промышленности. Это является значимой причиной того, что ведущие страны мира уделяют особое внимание развитию морских и судостроительных технологий в обеспечение активной морской деятельности, оказывая значительную поддержку национальным судостроительным компаниям.

В региональном разрезе в настоящее время особенно выделяются судостроительные мощности, расположенные на территории Северо-Западного федерального округа. Здесь сосредоточен основной научно-технический и производственный потенциал отечественного судостроения. Он обеспечивает выполнение более 80% НИОКР и свыше 70% промышленного производства отрасли. Здесь также сосредоточен основной экспортный потенциал судостроения.

Балансовая стоимость основных производственных фондов предприятий судостроительной промышленности составляет около 58 млрд рублей. На предприятиях занято 177,6 тыс. человек, из них в промышленности – 146,6 тыс. человек, в научных и проектных организациях – 31 тыс. человек.

Кроме предприятий оборонно-промышленного комплекса, на рынке судостроения присутствует значительное количество предприятий (более 200), имеющих возможности

строить и ремонтировать суда водоизмещением до 5 тыс. т. Суммарный объем производства этих предприятий сегодня на порядок ниже, чем судостроительных заводов ОПК.

На ближайшие 10 лет ведущие судостроительные заводы обеспечены всеми видами производства и соответствующим технологическим оборудованием, необходимым для выпуска конечного продукта любой номенклатуры программы вооружения.

В части гражданского судостроения отрасль способна удовлетворить потребности государства и отечественных компаний в малотоннажных и среднетоннажных судах практически всех классов. Однако потребность в крупнотоннажных судах может быть удовлетворена лишь частично – из-за отсутствия соответствующих мощностей. В отрасли нет ни одного судостроительного комплекса для строительства транспортных судов водоизмещением более 100 тыс. т. Кроме того, практически всё более или менее сложное судовое комплектующее оборудование сейчас импортируется из стран ближнего и дальнего зарубежья.

Судостроительная промышленность имеет научную экспериментальную базу, включая ее важнейшую часть – уникальную стендовую, испытательную базу (УСБ). Объекты УСБ, включенные в сформированный недавно Реестр объектов уникальной стендовой, испытательной базы организаций ОПК, имеются в 19 ведущих научных и проектных организациях отрасли. Большинство объектов УСБ аккредитованы известными зарубежными и отечественными классификационными обществами.

Однако состояние основных фондов, особенно их активной части, не соответствует современным требованиям к производительности, надежности, способности функционировать в современной информационной среде.

Сокращение объемов финансирования в начале 1990-х годов привело к ряду негативных последствий, одно из которых заключается в сокращении объема оборонных НИОКР. Так, в судостроении в период 1990–1999 годов их объем уменьшился, по разным оценкам, в 5–6 раз. При этом в наибольшей степени это затронуло научно-исследовательские работы и особенно фундаментальные и поисковые исследования, задачей которых является обеспечение качественно нового уровня развития продукции как военного, так и гражданского назначения.

Начиная с 1992 года проведение поисковых исследований в интересах развития военно-морской техники практически полностью прекратилось. Это в полной мере относится и к таким основополагающим областям развития морской техники, как гидроаэродинамика, прочность и конструкция корпуса, энергетика и электроэнергетика, физические поля, радиоэлектронное вооружение морских объектов и др. В результате в последние 10–15 лет научный задел, необходимый для проведения «полнокровных» разработок любой перспективной техники, практически не создавался. Отдельные научно-технические достижения должным образом не реализовывались. Сопоставление зарубежного и отечественного уровней развития критических технологий в области морских систем уже выявило факты заметного отставания от ряда западных стран.

В рамках настоящей стратегии решается комплекс проблем, которые можно условно разбить на три основные группы.

Первая обусловлена структурными диспропорциями судостроительной промышленности – несоответствие масштаба и структуры, ее научно-технического и производственного потенциала объему и структуре платежеспособного спроса на основную продукцию отрасли.

Исторически сложилось так, что на территории России гражданское судостроение было развито слабо. Пополнение гражданского флота в основном обеспечивалось судостроительными заводами Украины, Польши, ГДР, Финляндии и других стран. Поэтому в настоящее время большая часть российского судостроения представляет собой совокупность предприятий, традиционно ориентированных на военное кораблестроение.

Российское гражданское судостроение является продукцией не специализированных предприятий, а универсальных, с отсталой производственной базой. Попытки же ряда судостроительных и судоремонтных предприятий найти свою нишу на рынке коммерческого судостроения пока не имеют успеха и, кроме того, не носят системного и межотраслевого характера.

Вторая группа проблем связана с дальнейшим развитием отрасли. Эти проблемы уже начали проявляться, но наиболее остро они проявятся через 5–10 лет. В настоящее время судостроительная отрасль пока еще остается лидером промышленного комплекса, ориентированного на интересы обороноспособности страны.

Производство продукции гражданского назначения отрасли в 2006 году увеличилось на 11,4%. Однако это не смогло компенсировать резкого (на 32%) снижения объемов производства в военном секторе. В определенной степени спад (уровень 2006 года составил 84,2% от уровня наиболее успешного 2005 года) имеет предпосылки объективного характера. В частности, база для расчета была выше, чем в других отраслях оборонного комплекса. На протяжении 3 предыдущих лет объемы производства военного сектора судостроения увеличивались весьма значительными темпами: на 90% в 2003 году, на 31% – в 2004-м и более чем на 25% – в 2005-м.

В частности, если принять показатели 2002 года за 100%, то в 2006 году показатели ОПК в целом составили 126%, а показатели судостроительной промышленности – 206%.

Отрасль имеет резерв научно-технического потенциала и производственных мощностей для развертывания и увеличения объемов работ. Однако конкурентоспособность отечественного судостроения падает с каждым годом и без принятия действенных мер может достичь критического уровня. Дальнейшее развитие отрасли сдерживается целым рядом негативных факторов. Значительное сокращение заказов на строительство военных кораблей и коммерческих судов привело к сложному экономическому положению практически всех судостроительных заводов, в недопустимой степени подорожала продукция отрасли. Активная часть основных производственных фондов в судостроении имеет износ около 70%. И это касается не только основных предприятий – производителей конечной продукции, но и предприятий-смежников, поставляющих комплектующие изделия и оборудование. В целом основное технологическое оборудование предприятий отрасли, в том числе машиностроительное и приборостроительное, устарело морально и физически. Производственное оборудование, возраст которого превышает 20 лет, в общем парке станочного оборудования составляет 65%. Устаивают проектные решения, заложенные еще в 1980-х годах, падает конкурентоспособность российского кораблестроения на мировых рынках. Разработка новых, конкурентоспособных на мировом рынке проектов кораблей и судов и их оборудования, а также новых проектов конкурентоспособной высокоэкономичной морской техники гражданского назначения требует обновления стендовой испытательной базы проектных и научно-технических организаций отрасли, прежде всего в области создания и испытаний перспективных судовых конструкций из новых материалов, исследования физических полей, комплекса проблем в области гидроакустики и т.д.

Существенно отстает общий уровень технологии и организации работ по сравнению с зарубежными передовыми предприятиями. В результате удельная трудоемкость производства в отрасли в 3–5 раз выше, чем за рубежом, а продолжительность постройки судов в 2–2,5 раза больше. На судостроительных заводах мало применяются современные методы крупноблочного строительства в связи с отсутствием кранов большой грузоподъемности (600, 900, 1100 т).

Зарубежных инвестиций в российское судостроение также практически сделано не было.

Состояние качественной составляющей кадрового потенциала сегодня на многих предприятиях отрасли находится в зоне критических величин, а на некоторых уже за пределами этих величин. Невостребованность и низкая заработная плата привели к невосполнимой утрате кадрового потенциала. При этом сокращение численности происходило в основном за счет ухода молодых и перспективных работников в возрасте до 30–40 лет. Отсутствие молодых кадров нарушает преемственность поколений – эта цепочка на подавляющем числе предприятий уже разорвана.

Качество антикризисного управления со стороны органов государственного управления и руководства предприятий не смогло существенно повлиять на общий ход развития структурных диспропорций в отрасли.

Третья группа проблем обусловлена несовершенством отечественного законодательства и финансовой инфраструктуры гражданского судостроения. Существующая сегодня в стране система финансирования всего цикла строительства судов ставит отечественных судостроителей и судовладельцев в заведомо худшие по сравнению с зарубежными финансово-экономические условия.

За рубежом судовладелец для заказа судна может получить банковский кредит в размере до 80% от стоимости судна сроком на 10–15 лет по ставке LIBOR плюс 0,3–2% в зависимости от кредитного рейтинга компании. На российском же финансовом рынке возможен кредит в лучшем случае только на 5–6 лет под 12–14% годовых в объеме максимально до 60% от стоимости судна. Что же касается речных судов, то получить кредит на более или менее приемлемых условиях по ним практически невозможно вследствие отсутствия многолетнего фрахтового договора, подтверждающего окупаемость судна, и из-за длительного срока окупаемости речных судов ввиду сезонности их работы (отсутствия навигации в зимний период).

Как правило, российские судовладельцы могут авансировать заводу в период строительства не более 20–25% цены судна, следовательно, завод должен кредитоваться в период строительства в объеме 75–80% цены судна. Такое кредитование в российском банке, как указывалось выше, стоит в самом лучшем случае 12–14% годовых, что удорожает строительство на 6–8% по сравнению с зарубежными верфями. Кроме того, для такого кредитования банки требуют либо 100%-ного обеспечения, либо банковских гарантий в размере до 7% от объема кредита. У российских судостроителей возникают проблемы с банковскими гарантиями, которые они должны предоставить заказчику по получении от него аванса. В итоге стоимость строительства из-за российских условий финансирования существенно увеличивается.

Большая часть финансирования строительства судна идет на закупку импортного оборудования (60–70% от цены судна). Поставка этого оборудования для судов, строящихся для российских заказчиков, облагается не только НДС, но и таможенной пошлиной, что в дополнение к стоимости кредитования еще более удорожает строительство.

До настоящего времени отсутствует государственная программа промышленного освоения месторождений нефти и газа на морском шельфе России и создания в этих целях технических средств, судов, специальных аппаратов и сооружений.

Непринятие мер по устранению проблем развития отрасли (инерционный сценарий) наиболее вероятно приведет к следующим последствиям:

- Потеря ряда промышленных критических технологий, без которых невозможна реализация государственной программы вооружения в части кораблестроения, – невозможность создания современной военной техники.
- Уменьшение числа построенных кораблей по гособоронзаказу из-за существенного роста стоимости и сроков строительства кораблей (снижение обороноспособности до критического уровня: потеря морской компоненты стратегической триады, невозможность охраны экономической зоны страны и т.п.).
- Вытеснение с мирового рынка гражданского судостроения, в том числе и с внутреннего рынка, российских производителей, что как повлечет ощутимые бюджетные потери, так и повысит зависимость от иностранных перевозчиков (неоправданное проникновение внешних перевозчиков в Северный морской путь и внутреннюю речную сеть).
- Отсутствие новых конкурентоспособных разработок в области кораблестроения приведет к потере рынка и уменьшению объемов ВТС в области судостроения в 2–3 раза – ежегодные потенциальные потери в объемах продаж составят 600–1000 млн долларов.

Таким образом, развитие негативных тенденций наиболее вероятно приведет к полной деградации отечественного судостроения – одной из самых сложных и наукоемких отраслей отечественной промышленности, снизит обороноспособность страны, создаст угрозу транспортной, продовольственной, топливно-энергетической независимости, лишит Россию статуса морской державы. Реальна потеря более 50 тыс. рабочих мест и угроза социальной напряженности в ряде регионов страны.

Проблемы развития судостроительной промышленности имеют комплексный многоплановый характер. Часть проблем в той или иной степени решается программным методом на федеральном уровне, но этого недостаточно для того, чтобы устранить их негативное влияние на состояние отрасли. Проблемы развития судостроительной промышленности должны решаться системно, с учетом того, что судовое комплектующее оборудование и материалы, необходимые для создания перспективных объектов морской техники, производятся не только в судостроительной отрасли, но и в других отраслях российской промышленности.

Реализация стратегии позволит обеспечить динамичное развитие судостроительной промышленности России за счет совершенствования законодательной и нормативно-правовой базы, ускоренного развития научного потенциала, комплексной модернизации и технического перевооружения, оптимизации потенциала отрасли и необходимых структурных преобразований.

Это позволит создать новый конкурентоспособный облик судостроительной промышленности и принципиально улучшить ее положение на внутреннем и мировом рынке.

Достижение этой цели обеспечит многогранный эффект.

На макроуровне:

- повышение обороноспособности страны путем удовлетворения потребности российских Вооруженных Сил в кораблях, судах, плавсредствах, морском оружии и других видах морской техники как в количественном, так и в качественном отношении;
- увеличение вклада судостроительной промышленности в прирост ВВП за счет опережающих темпов роста объемов производства продукции отрасли по отношению к их динамике в среднем по стране;
- расширение объемов высокотехнологичного экспорта и соответствующее улучшение структуры внешнеторгового оборота.

На микроуровне:

- обеспечение необходимого уровня обновляемости основных фондов предприятий и поддержание их в конкурентоспособном состоянии;
- повышение инновационной активности предприятий отрасли и ликвидацию критического научно-технического отставания от промышленно развитых стран мира;
- формирование в судостроительной промышленности рыночно ориентированных бизнес-структур нового поколения, обладающих потенциалом саморазвития, в том числе на основе развития государственно-частного партнерства.

В социально-экономической сфере:

- сохранение и расширение числа рабочих мест, предотвращение оттока талантливой части научно-технических кадров в другие отрасли экономики;
- повышение спроса на квалифицированные научно-технические кадры, улучшение их возрастной структуры;
- повышение производительности труда и уровня его оплаты.

В бюджетной сфере:

- обеспечение дополнительных налоговых поступлений;
- увеличение экспортной выручки (доходов от продаж).

Платежеспособный спрос на продукцию военного кораблестроения определяется текущей ГПВ и гособоронзаказом – это корабли, суда и плавсредства, морское оружие и вооружение для Военно-Морского Флота, Пограничной службы ФСБ, МВД и МЧС России.

Россия входит в число стран, которые могут строить практически все классы и типы кораблей (США, Великобритания, Франция, Россия). Освоена и осуществляется утилизация кораблей и судов, в том числе с ЯЭУ.

К настоящему времени как в системе Минобороны России, так и в промышленности уже имеются достаточно устойчивые представления о дальнейшем развитии основных видов боевых кораблей и вспомогательного флота ВМФ. Потребности в военном кораблестроении для государственных нужд будут определяться долгосрочными кораблестроительными программами продолжительностью 30 лет и более, предусматривающими создание

и серийное строительство широкой номенклатуры военно-морской техники для осуществления военно-морской деятельности Российской Федерации.

Экспорт военной продукции – это материальное отражение конъюнктуры рынка, благоприятное состояние которого определяется наличием передовых научных и конструкторских разработок и конкурентоспособным (дешевым и качественным) производством и услугами (в основном судоремонт). Сейчас это – весь спектр номенклатуры боевых кораблей: надводные корабли, катера и неатомные подводные лодки новых поколений, объекты для их берегового базирования, обслуживания и ремонта, а также образцы морского оружия и вооружения.

В последние годы отрасль осуществляет экспортные поставки боевых кораблей и другой техники на сумму более 1 млрд долларов в год. Сегодня квота России на рынке военного кораблестроения составляет около 20% от мирового портфеля заказов. Потенциальный объем поставок на экспорт может быть увеличен в 1,5–2 раза по всей без исключения номенклатуре изделий и услуг при условии принятия мер по развитию научно-технического потенциала и при активной государственной поддержке.

Рынок гражданских судов для судостроительной промышленности формируется в основном интересами трех основных субъектов: судовладельцев и грузовладельцев, определяющих спрос на продукцию судостроения, и судостроителей.

Государство формирует заказ на строительство судов для научно-исследовательской деятельности и атомного ледокольного флота.

Грузоперевозчики – морские и речные пароходства, которые преимущественно являются частными организациями и интегрированы в мировой рынок транспортных услуг.

Грузовладельцы определяют объем и потребность в объеме грузоперевозок.

Несмотря на то что в данной триаде значительный вес имеет частный капитал, успешное сотрудничество всех трех сторон на основе взаимодействия государства и частного бизнеса весьма эффективно способствует развитию всего отечественного судостроения и смежных отраслей, сохранению и расширению рабочих мест, повышению оплаты и производительности труда, а в целом увеличению вклада морской деятельности в прирост ВВП.

Перспективный рынок продукции гражданского судостроения включает разнообразную номенклатуру сложных наукоемких морских судов для обновления транспортного и рыбопромыслового флота страны, морскую технику для изучения и освоения нефтегазового потенциала континентального шельфа России, морские паромы, мощные буксиры, спасатели, принципиально новые крупнотоннажные суда усиленного ледового класса – танкеры и газовозы, а также научно-исследовательские суда для выполнения работ в области гидрометеорологии и мониторинга состояния окружающей среды, суда экологического и гидрологического контроля. К данной сфере деятельности относятся все виды судоремонта и производство прочей продукции для смежных отраслей – ТЭК, транспорта, медицины и т.п.

Мировая добыча на морском шельфе нефти и газа оценивается в размере 80–100 млрд долларов в год. Для реализации колоссального потенциала России в освоении месторождений углеводородов на шельфе необходимо обеспечить создание и строительство в России специальной морской техники. Поэтому наиболее существенный рынок гражданского судостроения в ближайшие десятилетия будет связан с добычей и транспортировкой жидких углеводородов Арктики, а также традиционных перевозок по Северному морскому пути, который представляет собой транспортно-промышленный комплекс, действующий на всем побережье Северного Ледовитого океана от Мурманска до Берингова пролива, а также в бассейнах 8 крупнейших северных судоходных рек. Морские технические средства этого комплекса предназначены в первую очередь для обеспечения морских операций по обустройству месторождений на шельфе и прилегающих территориях (обустройство 10 морских месторождений).

По оценкам крупнейших компаний, имеющих ресурсы на шельфе Севера, Дальнего Востока и Каспия, – «Газпрома», «Роснефти» и «ЛУКОЙЛа», освоение континентального шельфа потребует уже к 2030 году создания технических средств для добычи и транспор-

тировки до 110 млн т нефти и до 160 млрд куб. м газа в год с необходимой инфраструктурой обслуживания.

Поскольку по ряду проектов освоение уже началось и многие заказчики начали реализовывать свои потребности, остро стоит проблема обеспечения полноценного участия отечественной промышленности в следующих сферах деятельности.

Всего для выполнения прогнозируемых объемов работ на период до 2030 года по транспортировке углеводородов континентального шельфа России потребность в специализированных транспортных судах арктического плавания составляет около 90 единиц суммарным дедеветом около 4 млн т и обслуживающего флота – около 140 единиц. Кроме того, необходимо будет построить 10–12 новых ледоколов (в совокупности с ледоколами различных типов, которые будут обеспечивать транспортные морские перевозки; их потребуется более 40 единиц).

Динамика объема грузооборота российских портов по видам морских перевозок показывает абсолютно устойчивый рост.

Согласно прогнозам Минтранса России, объем грузооборота российских портов по всем видам морских перевозок в 2010 году составит более 530 млн т, а в 2015 году – почти 650 млн т (в 2005 году он составил 407 млн т, в том числе наливные – 234 млн т, навалочные – 71 млн т и генеральные – 102 млн т).

Рост грузооборота создает возможность развития отечественного транспортного флота. В настоящее же время Россия, имея собственную растущую грузовую базу абсолютно по всем сегментам, допустила ничем не оправданное доминирование на внутреннем рынке внешних перевозчиков. Сегодняшняя задача – активно наращивать присутствие российских транспортников на рынке перевозок.

Морские пароходства уже интегрированы в мировой рынок транспортных услуг. Морской флот отечественных грузоперевозчиков насчитывает сегодня около 1,5 тыс. судов суммарным дедеветом около 15 млн т, что составляет около 2% от мирового флота, и занимает 23-е место в мировом рейтинге.

Российские транспортные компании ежегодно размещают за рубежом заказы на строительство судов на сумму около 1 млрд долларов. Доля отечественных производителей в объеме заказов российских судовладельцев пока ничтожно мала.

Ориентируясь на прогнозируемые потребности, в ближайшие годы необходимо построить более 100 судов суммарным дедеветом около 3,8 млн т.

Значительную долю (примерно четверть) водных перевозок России составляют перевозки по внутренним путям. В 2005 году по ним перевезено более 20 млн пассажиров. Ежегодно по рекам перевозится более 100 млн т грузов (в 2005 году – более 130 млн т). Из них 80–85% составляют сухие грузы и 15–20% – наливные.

В стране действует более 20 речных пароходств. Многие из них обеспечивают жизнедеятельность сибирских регионов, где реки являются практически единственными транспортными магистралями. В то же время именно речной флот находится в самом тяжелом техническом состоянии.

Потребности речного флота – главным образом в судах смешанного плавания, пассажирских, баржах и прочих судах – оцениваются примерно в 1 млрд долларов, общая потребная грузоподъемность – в более чем 0,4 млн т. В этом сегменте рынка сложилась благоприятная ситуация для судостроителей. Средний возраст двух основных типов сухогрузов («Волго-Дон» грузоподъемностью 5 тыс. т и «Волго-Балт» грузоподъемностью 3 тыс. т), флот которых включает свыше 150 единиц, составляет около 30 лет при нормативном сроке 20–25 лет. Высокая серийность и типовые решения в их постройке позволяют как внедрить эффективные технологии строительства, так и организовать эффективную межзаводскую кооперацию по изготовлению комплектующих изделий.

Большое значение для государства имеет модернизация рыбопромыслового флота и особенно строительство судов для промысла вдали от российской экономической зоны. Это не только развитие ряда производств судов ограниченного тоннажа, но и одновремен-



ное решение вопросов продовольственного обеспечения российского населения и более эффективного (щадящего) использования наших морских биологических ресурсов. Сегодня рыбопромысловый флот состоит из 2610 судов различного назначения.

Около 60% рыбопромысловых судов России эксплуатируется сверх нормативного срока службы. В связи с этим возникает необходимость обновления флота добывающих организаций. Вместе с тем сложилась негативная практика приобретения поддержанных судов иностранной постройки, прежде всего по договорам бербоут-чартера (только за последние 2 года в России появилось около 50 таких судов, бывших в эксплуатации).

Сегодня отечественная промышленность практически не принимает участия в создании больших и средних рыбопромысловых судов.

В то же время у российских предприятий есть возможность полностью удовлетворять спрос рыбаков в таких судах. Потребность России в промысловых судах на ближайшие годы оценивается примерно в 60 крупных и средних промысловых судов различного назначения и более чем 280 малых промысловых судов общей стоимостью около 2,5 млрд долларов.

Научно-исследовательский флот Российской Федерации является важнейшей составной частью системы обеспечения национальной безопасности России в сфере изучения, освоения и использования Мирового океана. В настоящее время он насчитывает около 50 специализированных судов общим водоизмещением порядка 150 тыс. т. Большинство из них – суда советской постройки, созданные на базе рыболовецких сейнеров, спроектированных по техническим требованиям начала 1970-х годов, и сданные в эксплуатацию в середине 1980-х. Средний износ научного флота превышает 75%.

На базе проработок, выполненных на основе соответствующих директивных документов, определены необходимые типы научно-исследовательских судов и сроки их создания для решения первоочередных задач, возложенных на научно-исследовательские флоты МПР России, РАН, Росгидромета и Федерального агентства по рыболовству.

Диверсификация является одним из перспективных путей решения задачи дополнительной загрузки мощностей, в некоторой степени компенсирующим колебания спроса на основную продукцию. На большинстве предприятий в настоящее время в основном определены пути использования избыточных мощностей, уже созданы и продолжают создаваться производства для выпуска новых видов продукции, которые ранее были нехарактерны для данного предприятия. Для предприятий диверсификационная продукция не является критичной.

Как и в случае с военным экспортом, экспорт основной гражданской продукции отрасли определяется фактическими успехами отечественного судостроения и наступательной позицией на мировом рынке, где конкуренция намного более жесткая, чем на рынке военной техники. Здесь наш продуктовый ряд обусловлен теми сегментами мирового рынка, где наши усилия могут иметь максимальные шансы на успех, – наукоемкие и мелкосерийные суда (суда ледового плавания, химовозы, газовозы, ледоколы и т.д.).

При суммарном мировом тоннаже морского транспортного флота почти 800 млн т ежегодная потребность оценивается в 35–40 млн т. Основными поставщиками гражданских судов (танкеры, навалочники, контейнеровозы, универсальные сухогрузы) являются и будут оставаться Япония, Корея, Китай, Тайвань. Западная Европа практически покинула этот рынок, не выдержав конкуренции. По совокупности обстоятельств значимое присутствие России на этом рынке не предвидится. Однако определенную долю в огромной потребности мирового рынка в таких судах она может получить.

Квота России на рынке гражданских судов может составить порядка 2%, или в денежном выражении 600–700 млн долларов, что подтверждается долей заказов на постройку судов на российских верфях в общем портфеле заказов.

Приоритетными проектами конкурентоспособной высокоэкономичной морской техники гражданского назначения являются:

- газовозы для транспортировки сжиженного природного газа при температуре  $-163^{\circ}\text{C}$  от мест добычи на арктическом шельфе;

- крупнотоннажные танкеры ледового плавания с новыми обводами, конструкцией и материалом корпуса, обеспечивающими снижение энергозатрат при их эксплуатации и весовых характеристик на 10–15%, повышенную на 20–25% ледопроницаемость и увеличенную в 1,2–1,4 раза экономическую эффективность перевозок, для транспортировки нефти и конденсата, добываемых на морских месторождениях Карского моря;
- атомные ледоколы нового поколения с улучшенными параметрами ледопроницаемости и эксплуатационными характеристиками;
- контейнеровозы вместимостью порядка 4000 TEU ледового плавания для транспортного обслуживания Северного морского пути, включая транзитные плавания;
- новые типы промысловых судов (большие, средние и малые) для добычи и переработки рыбы и биологических ресурсов, добываемых в различных районах Мирового океана;
- морские платформы и специальное оборудование для освоения месторождений нефти и газа на арктическом шельфе, включая подводно-подледные комплексы;
- перспективные скоростные суда для использования на морских и внутренних линиях;
- современные научно-исследовательские суда для геофизических, геологических, океанографических, метеорологических, биологических и других исследований в Мировом океане, включая Арктику;
- морские технические средства для выработки энергии в прибрежных районах Арктики и Дальнего Востока, в том числе из восстанавливаемых источников (приливы, течения, ветер), а также переработки газа в этих районах для вывоза морским транспортом;
- новые типы двигателей, энергетических установок и вспомогательных силовых установок, систем автоматического управления и другого судового комплектующего оборудования, обладающего повышенной надежностью, безотказностью и увеличенным ресурсом, в том числе электроэнергетических установок для судов ледового плавания и ледоколов.

В области военного кораблестроения политика кооперационного взаимодействия направлена на расширение сферы услуг зарубежным странам и освоение новых рынков вооружений в странах слабого влияния:

- оказание научно-технической помощи при создании военно-морской техники (Индия, Китай и др.);
- совместное с зарубежными странами создание военно-морской техники для третьих стран (Франция, Италия, Индия и др.);
- кооперационные поставки отдельных компонентов военно-морской техники на основе долгосрочных межправительственных соглашений.

Объем продаж и услуг в рамках кооперационных поставок может составить примерно до 200 млн долларов в год.

В области гражданского судостроения предполагается широкая кооперация с зарубежными компаниями (Shell, BP и др.) по созданию средств освоения шельфа на Севере и Дальнем Востоке России. Уже сейчас британская компания SeaDragon Offshore намерена строить совместно с ФГУП «ПО «Севмашпредприятие» буровые и добывающие полупогружные платформы, приспособленные к природным условиям Баренцева моря. Подводную часть таких платформ создадут в России, а надводную – на верфях Великобритании.

Решение задач по расширению строительства флота напрямую зависит от повышения инновационной активности, разработки новых технических средств и передовых технологий. Переход к инновационному пути развития на основе избранных приоритетов является одной из основных целевых функций стратегии.

Значительное увеличение должны получить объемы НИОКР в обеспечение разработки новых технологий для судостроительной промышленности, выполняемых в рамках федеральных целевых программ. Это позволит решить комплекс научно-технических про-

блем, связанных с созданием эффективных технических средств для освоения Северного морского пути, добычи и транспортировки жидких углеводородов в шельфовых зонах прилегающих к Российской Федерации морей, а также с созданием нового облика массовых судов гражданского назначения и др.

В предстоящие 5–10 лет в 1,5–2 раза, в зависимости от конкретной целевой направленности, будут увеличены объемы НИОКР. Выполнение этих НИОКР позволит на основе использования новых научно-технических решений существенно повысить экспортный потенциал судостроительной отрасли, который в последние годы из-за недостаточности задела в данной сфере деятельности начал снижаться.

Планируется также выполнение НИОКР, связанных с дальнейшим развитием научной и производственной базы отрасли, включая объекты уникальной стендовой, испытательной базы. Кроме работ, направленных на создание морской техники, предприятия отрасли будут выполнять определенный объем НИОКР в интересах диверсификации и импортозамещения в других отраслях экономики.

Значение основного целевого индикатора стратегии «объемы производства продукции отечественной судостроительной промышленности» по сравнению с его текущим уровнем планируется увеличить к 2010 году более чем в 1,5 раза, к 2015 году – в 2,2 раза, к 2020 году – в 3,1 раза и к 2030-му – в 4,3 раза.

## 2. ОБОСНОВАНИЕ НАПРАВЛЕНИЯ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ И ОЦЕНКА РИСКОВ

В настоящее время существует единственный отработанный достаточно эффективный механизм решения подобных проблем – сконцентрировать ресурсы на наиболее приоритетных направлениях и согласовать мероприятия, направленные на решение проблемы, по целевым задачам, срокам и ресурсам в существующих, разрабатываемых и перспективных целевых программах, планах, отдельных проектах и комплексах мероприятий научно-технического, правового, экономического, организационного и политико-дипломатического характера, касающихся морской деятельности, в рамках единой стратегии.

Основная цель стратегии – создание нового конкурентоспособного облика судостроительной промышленности на основе развития научно-технического потенциала, оптимизации производственных мощностей, модернизации и технического перевооружения, совершенствования нормативно-правовой базы для полного удовлетворения потребностей государства и бизнеса в современной продукции судостроения.

Учитывая высокую общегосударственную значимость судостроительной промышленности России, а также масштабы и глубину системной проблемы, необходимо применение адекватных методов и механизмов ее решения.

Реализация Стратегии развития судостроительной промышленности требует решения комплекса задач, которые могут быть сгруппированы по трем основным направлениям решения проблемы:

- развитие научно-технического и производственного потенциала, комплексная модернизация и техническое перевооружение отрасли;
- законодательное и нормативно-правовое обеспечение развития судостроения;
- структурные преобразования и оптимизация потенциала отрасли.

Механизм реализации стратегии в первую очередь базируется на выполнении мероприятий в области судостроения, предусмотренных федеральными целевыми программами. Во вторую очередь обеспечиваются условия оптимального использования инструментов правового характера (методы таможенно-тарифного регулирования, механизм субсидирования и т.д.).

Необходимо также руководствоваться важнейшим принципом иерархической системы: стратегия должна вытекать из общей стратегии экономического развития страны в целом, долгосрочных кораблестроительных программ, а также программ и крупных про-

ектов в области гражданского судостроения. При этом Стратегия развития судостроительной промышленности имеет общие точки соприкосновения со стратегиями других отраслей.

Для реализации стратегии планируется рационально сконцентрировать материальные ресурсы с использованием механизма частно-государственного партнерства.

Реализация стратегии предусматривается с учетом следующих действующих программ и планов:

- Государственная программа вооружения на 2007–2015 годы;
- ФЦП «Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации на 2007–2010 годы и на период до 2015 года»;
- ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)»;
- ФЦП «Национальная технологическая база на 2007–2011 годы»;
- ФЦП «Ядерная и радиационная безопасность России на 2007–2011 годы»;
- ФЦП «Промышленная утилизация вооружения и военной техники на 2005–2010 годы»;
- ряд других аналогичных программ и планов, пришедших им на замену, включая разрабатываемый в настоящее время проект ФЦП в области гражданского судостроения.

Реализация мероприятий стратегии, как указано выше, ориентируется в основном на ресурсы действующих целевых программ. Однако принятых по ним государством и инвесторами обязательств недостаточно для решения всего комплекса проблем, накопившихся в области гражданского судостроения.

Российское гражданское судостроение в его сегодняшнем состоянии в силу ряда субъективных и объективных причин не способно не только занять достойную нишу на мировом рынке коммерческого судостроения, но и удержать внутренние рынки. Если указанный выше потенциальный портфель заказов уйдет за рубеж (инерционный вариант развития отрасли), то в совокупности с потерями на фрахте Россия в период до 2020 года лишится примерно 2,5 трлн рублей и более 3 трлн рублей в последующие 10 лет.

В данном случае не имеет значения, кто является заказчиком продукции и ее изготовителем: частник или государство. Речь идет об экономическом эффекте в пользу России (стоимость судна остается в России, а это заработная плата, налоги, и не только собственно в судостроении, но и у смежников – поставщиков оборудования).

Предотвратить потерю потенциальной выгоды, обусловленную уходом судовладельцев с российского рынка судостроения и массовым фрахтом грузовладельцами зарубежных судов, является задачей национальной значимости.

Масштаб проблемы развития гражданского судостроения России в целях создания конкурентоспособной морской техники новых поколений требует применения адекватных методов и механизмов ее решения. Предприятия отрасли самостоятельно не в состоянии в достаточной мере проводить крайне необходимую модернизацию производств, а проектные организации – предложить на рынок перспективные разработки. В связи с этим представляется необходимым значительную долю этих работ проводить при непосредственном участии федерального бюджета.

В настоящее время уже существует отработанный и эффективный механизм решения подобных проблем – федеральная целевая программа. Необходимость и целесообразность решения основной части проблем именно программно-целевыми методами определяется комплексностью, многоплановостью, сложностью поставленных целей и задач. С этой целью разрабатывается проект ФЦП в области гражданского судостроения.

Указанным проектом предусматриваются как разработка новых технологий, концептуальных, конструкторских и технологических решений в интересах создания перспективных образцов морской техники всего продуктового ряда, так и формирование научно-технического задела, без которого невозможно создание приоритетных проектов и развитие судостроительной техники на дальнейшую перспективу. Мероприятия по обновлению материально-технической базы научно-исследовательских организаций будут ориентированы на сохранение и развитие потенциала отрасли для проведения исследований и разработок новой морской техники. Внепрограммные мероприятия по реализации стратегии могут быть

направлены как на реализацию крупных проектов, таких как развитие производственной базы судостроения, судового машиностроения и приборостроения, разработка и осуществление проектов лизинга, поддержка экспорта, так и на решение других задач, которые по тем или иным причинам не могут быть профинансированы в рамках соответствующих ФЦП.

Так, планирование и реализацию мероприятий по повышению конкурентоспособности судостроения в технологическом плане (корпусостроение, краны большой грузоподъемности, крупногабаритный лист, сухие доки и т.п.) предполагается вести по двум направлениям одновременно.

Первое направление (ключевое) – это реализация важнейших инвестиционных проектов государственного значения, направленных на создание современного высокотехнологичного специализированного производства, ориентированного на потенциальный портфель заказов, реализуемых за счет средств инвесторов.

Однако с целью привлечения инвесторов необходимы в этом случае возможные в рамках действующего законодательства меры государственной поддержки (получение в общеустановленном порядке государственных гарантий, использование методов таможенно-тарифного регулирования и т.д.).

Предложения о создании на инвестиционной основе новых специализированных на гражданском судостроении верфей должны быть оценены только положительно. На современных верфях будет многократно уменьшена трудоемкость, что при существующей пока еще меньшей заработной плате в России даст возможность обратить это в некоторое, хотя и не решающее конкурентное преимущество. Массовая постройка судов в России, в особенности ледового плавания для вывоза нефти и газа из Северного и Дальневосточного регионов, предотвратит передачу ледовых технологий за рубеж. И наконец, современные верфи необходимы стране и для создания другой крупногабаритной морской техники, потребность в которой возросла при освоении месторождений на морском шельфе и в береговой полосе (плавающие и стационарные терминалы большой емкости, основания платформ для разведки и добычи и т.п.).

Второе направление – проведение соответствующей модернизации и обновление производственных мощностей за счет привлеченных средств на государственных предприятиях или в открытых акционерных обществах с контрольным пакетом акций у государства с использованием такого механизма, как Инвестиционный фонд.

Таких предприятий осталось совсем немного – это в первую очередь ФГУП «Адмиралтейские верфи», ФГУП «ПО «Севмашпредприятие», ФГУП «МП «Звездочка», ФГУП «ДВЗ «Звезда» и ОАО «ПСЗ «Янтарь».

В первую очередь следует обратить внимание на Северный регион, где требуется реконструкция гидротехнических сооружений, эллингов и создание новых технологических объектов на судостроительных предприятиях для создания специальной морской техники для освоения месторождений нефти и газа на арктическом шельфе.

Создание системы государственно-частного партнерства на основе использования лизинга как одного из финансовых инструментов способно стимулировать начало совершенствования производственных процессов и внедрения технологических инноваций в отрасли. Основная цель развития лизинга – это снижение рисков судостроителей и судовладельцев на время строительства судна.

На начальном этапе, в 2008–2010 годах, обеспечивается государственная поддержка развития лизинга в судостроении, в период 2011–2015 годов – развитие за счет привлечения внебюджетных средств. Начиная с 2011 года осуществляется возврат государству значительной части ранее вложенных в программу средств в виде налогов, дивидендов и других финансовых выплат.

В связи с отмеченной многовариантностью стратегии структура ее экономических показателей определялась на основе выявления и сравнения всех вероятных вариантов развития событий, составляющих ее элементов и способов их взаимодействия – от минимально возможного до предельного максимального. При этом учитывалась возможность

изменения на различных этапах реализации стратегии не только объемов и источников ее финансирования или сроков и этапов развития целевых программ и состава основных мероприятий, но и основных целевых индикаторов, показателей эффективности, составляющих стратегию элементов и целей ее этапов. Например, инерционный вариант развития отрасли базируется на наиболее вероятной бюджетной поддержке в рамках уже намеченных к реализации ФЦП и их пролонгации в перспективе. Объемы ВТС, на которых в основном существует отрасль, также не снижаются мгновенно: по инерции за счет контрактов с Китаем и Индией значительные средства от продаж еще будут поступать 4–6 лет. В свою очередь, оптимистический вариант развития событий принимается в расчетах экономических показателей и индикаторов реализации стратегии лишь с некоторой вероятностью достижения целей.

Например, при выработке программных мероприятий по развитию гражданского судостроения в рамках новой ФЦП были проанализированы и сравнивались с инерционным путем развития два варианта решения проблемы, каждый из которых направлен на развитие гражданской морской техники, но отличается по темпам реализации, механизмам государственной поддержки, а следовательно, объемам, динамике и структуре финансирования.

Риски неполного достижения целей при реализации программы в этом случае определяются в основном внешними факторами:

- конъюнктурой мирового рынка водных перевозок и судостроительной техники, влияющей на объем и доходность продаж судостроительной продукции;
- внешнеполитической конъюнктурой, влияющей на объемы международного кооперационного сотрудничества;
- развитием конкурирующих научно-исследовательских работ и технологий за рубежом, влияющим на возможность патентования и продажи лицензий на результаты интеллектуальной деятельности;
- изменением общего инвестиционного климата в стране, влияющим на возможности привлечения инвестиций.

Реальная эффективность стратегии возможна только при условии организации текущего управления и контроля за ее реализацией. В частности, необходимы:

- мониторинг реализации стратегии и всех существующих и разрабатываемых целевых программ, имеющих отношение к судостроительной промышленности;
- анализ фактических уровней развития судостроительной промышленности и корректировка приоритетов;
- координация ресурсных потоков и концентрация их на критических направлениях.

Указанный динамический подход позволяет избежать неоправданных затрат на решение задач и достижение целей, которые перестали соответствовать изменившейся обстановке.

С использованием современных информационных технологий стратегия обосновывается на основе многовариантного динамического подхода и обеспечивает управление ее реализацией. Обоснование стратегии выполнялось на основе этих новых технологий.

### 3. ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ РЕШАЕМЫХ ЗАДАЧ, ЭТАПЫ И СРОКИ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ

Продолжительный период создания основной продукции отрасли, который составляет 5–7 и более лет, и после этого 20–30-летний период ее эффективного использования определяют необходимую продолжительность программного диапазона для реализации стратегии. Он должен быть достаточен по длительности, чтобы как минимум соответствовать длительности жизненного цикла основной продукции отрасли. Перспективы развития научного и производственного потенциала отрасли должны быть увязаны с основными направлениями развития сложной морской техники, перспективный ряд которой будет запущен в серийное производство начиная с 2015 года, а также с пилотными кооперационными проектами и перспективами работ по освоению континентального шельфа.

Такой подход обеспечивает обоснованный выбор приоритетов развития отрасли и минимизирует возможность ошибки, связанной с принятием сиюминутных интересов за долговременные, стратегические.

Для решения намеченных задач стратегии выделяются три программных периода, рубежами которых являются:

- ближний – 2010 год,
- средний – 2015 год,
- дальний – 2020-й и последующие годы.

Каждый период имеет свою специфику, цель, критерий и ресурсное обеспечение. Этапность решения ресурсоемких и длительных по срокам реализации задач по принципу от «простого к сложному», с одной стороны, позволяет концентрировать усилия на ближайших целях, а с другой – обеспечивает сохранение перспективного видения проблемы и генерального курса развития отрасли.

Основная цель первого этапа (2007–2010 годы) – закрепление на достигнутых позициях и сохранение самой ценной части потенциала отрасли.

В этот период основные усилия должны быть направлены на решение следующих задач:

- разработка критических, в том числе прорывных оборонных, технологий (научный задел);
- развертывание широкомасштабных работ по разработке новых технологий в сфере гражданского судостроения;
- разработка конкурентоспособных перспективных проектов кораблей, судов и другой морской техники;
- оптимизация производственных мощностей и образование интегрированных структур (в том числе сокращение излишних мощностей);
- законодательное и нормативно-правовое обеспечение развития судостроения;
- определение основных направлений модернизации и развития научно-технического и производственного потенциала и развертывание работ по их реализации.

Годовой объем выпуска продукции российского судостроения к 2010 году должен быть увеличен примерно в 1,5 раза.

Основная цель второго этапа (2011–2015 годы) – широкомасштабная модернизация и техническое перевооружение предприятий отрасли и создание новых объектов научно-производственной базы, начало строительства основных перспективных кораблей XXI века. Развертывание работ по шельфу и Севморпути.

В этот период основные усилия должны быть направлены на решение следующих задач:

- комплексная модернизация, реконструкция и техническое перевооружение отрасли;
- подготовка к освоению новых видов продукции (перспективные боевые корабли, крупнотоннажные суда, газовозы);
- разработка, дальнейшее развитие и освоение важнейших технологий для обеспечения создания конкурентоспособной продукции военного и гражданского назначения;
- создание основных условий для ликвидации зависимости России от зарубежных производителей в области материалов, основного оборудования и комплектации кораблей и судов;
- расширение экспорта судостроительной продукции.

На втором этапе развития гражданского судостроения будет завершена разработка пилотных проектов и начато освоение производства крупнотоннажных судов различного назначения, значительно расширены масштабы строительства судов для отечественных судовладельцев, расширено создание судов и морской техники для государственных нужд, включая создание новых технических средств и передовых технологий для изучения и освоения минеральных ресурсов российского шельфа и Мирового океана, увеличен экспорт высокотехнологической продукции судостроения. Доля российского гражданского судостроения должна быть доведена до 1% от мирового объема.

Годовой объем выпуска продукции российского судостроения к 2015 году должен быть увеличен более чем в 2,2 раза.

Основная цель третьего этапа (2016–2020-й и последующие годы) – обеспечить возрождение ВМФ, морского, речного и рыболовного флотов.

В этот период, когда прогнозируется объективный рост ассигнований на развитие флота, должно быть обеспечено широкомасштабное серийное строительство и пополнение ВМФ высокоэффективными кораблями, судами и плавсредствами нового поколения. Должно быть развернуто также высокорентабельное производство гражданской продукции по всей номенклатуре продуктового ряда, включая крупнотоннажные транспортные суда, газозавозы, а также средства для освоения минеральных ресурсов российского шельфа и Мирового океана. Должны набрать силу, подтвердить практически свою эффективность и получить дальнейшее развитие национальные и международные кооперационные проекты.

К концу периода будут полностью удовлетворены потребности ВМФ России в современных кораблях, а также отечественного морского транспортного, промыслового флота и речного флота – в соответствующих судах, завоеваны новые сегменты рынка военно-морской техники и продукции гражданского назначения. Объем экспорта ВВСТ будет доведен до 3–4 млрд долларов, а доля российского гражданского судостроения увеличена до 2% от мирового объема.

Годовой объем выпуска продукции российского судостроения на третьем этапе увеличится в 3–4 раза.

Структурные преобразования судостроительной промышленности обусловлены объективной необходимостью проведения реформирования судостроительной промышленности в тесной увязке с решением всего комплекса геополитических, технических, технологических, социальных и других проблем.

Основные принципы и направления структурной перестройки отрасли отвечают общей цели – создание нового конкурентоспособного облика судостроительной промышленности, а также идеологии решений, предусмотренных в Морской доктрине Российской Федерации, Основах политики Российской Федерации в области развития оборонно-промышленного комплекса на период до 2010 года и дальнейшую перспективу, Основах военно-технической политики Российской Федерации на период до 2015 года и дальнейшую перспективу, Энергетической стратегии Российской Федерации до 2020 года, указах Президента Российской Федерации и решениях Правительства Российской Федерации.

Необходимость реформирования существующего госсектора судостроительной промышленности вызвана следующими основными причинами:

- недостаточным уровнем загрузки предприятий, в том числе работами по государственному оборонному заказу, и, как следствие, наличием избыточных производственных мощностей и низкой рентабельностью производства;
- наличием дублирующих друг друга однотипных производств;
- низким техническим уровнем основных фондов ряда предприятий;
- кадровыми проблемами, в частности общим избытком персонала и острой нехваткой высококвалифицированных профессиональных кадров;
- низкой эффективностью системы корпоративного управления в современных экономических условиях;
- наличием неоправданной конкуренции между отраслевыми предприятиями на внешних рынках;
- ухудшением качества и высокой себестоимостью выпускаемой продукции.

В настоящее время государство фактически делегирует государственным предприятиям полномочия (аутсорсинг) по прямому технологическому, финансовому и научному управлению. Однако разрозненные госпредприятия не в состоянии эффективно реализовать эти функции. Для обеспечения реализации этих функций необходимо создание мощных интегрированных структур.



Концентрация государственной собственности (в интегрированные структуры включаются все основные ФГУП и акционерные общества с государственным контрольным или блокирующим пакетом акций) повысит эффективность работы отрасли в интересах обеспечения национальной безопасности и укрепления обороноспособности страны.

Проведение структурных преобразований позволит создать условия для сохранения и развития оборонно-промышленного потенциала судостроительной промышленности, высокотехнологичных производств, конкурентоспособных предприятий, обеспечивающих удовлетворение потребностей в продукции судостроения на внутреннем и мировом рынках.

В соответствии с принятыми в 2003–2004 годах указами Президента Российской Федерации и решениями Правительства Российской Федерации сформированы четыре интегрированные структуры на базе 21 предприятия приборостроительного и машиностроительного профиля судостроительной промышленности:

- концерн «Гранит-Электрон», специализирующийся на разработке, производстве, поставках, ремонте и модернизации информационно-управляющих комплексов радиоэлектронного вооружения;
- концерн «Морское подводное оружие – Гидроприбор», областью ответственности которого является разработка, производство, модернизация, реализация, сопровождение эксплуатации, ремонт и утилизация систем, комплексов и средств морского оружия;
- концерн «Океанприбор», специализирующийся на разработке, производстве, модернизации, сопровождении эксплуатации, ремонте и утилизации гидроакустических систем;
- концерн «Моринформсистема – Агат», осуществляющий разработку, производство, поставки, модернизацию и сопровождение эксплуатации интегрированных систем управления.

Создание четырех перечисленных интегрированных структур в судостроительной промышленности осуществляется по единой институционально-организационной схеме. Федеральное государственное унитарное предприятие, определенное в качестве головной организации интегрированной структуры, преобразуется в открытое акционерное общество, 100% акций которого находится в федеральной собственности.

Дальнейшее реформирование и развитие вышеназванных интегрированных структур планируется осуществлять путем оптимизации системы управления и организации производства. При этом перспективным направлением должно стать увеличение диверсификации, избавление от излишних мощностей и тем самым создание условий для повышения экономической устойчивости предприятий.

Использование заинтересованного в подъеме отрасли бизнеса в рамках закона не должно ничем сдерживаться, кроме рационально определяемых и экономически просчитываемых ограничений, связанных с обороной и безопасностью страны.

Основные принципы структурного реформирования госсектора судостроительной промышленности:

1. Приоритетность развития ряда предприятий в интересах выполнения государственных программ обеспечения обороны.

Данный принцип подразумевает приоритетное развитие при соответствующей государственной поддержке ключевых предприятий, осуществляющих свою деятельность преимущественно в интересах выполнения государственных программ, направленных на обеспечение обороноспособности страны.

В первую очередь здесь необходимо сохранить государственный контроль за состоянием и кооперацией предприятий, обеспечивающих поддержание и развитие морских стратегических ядерных сил. Объединение или вхождение в холдинги предприятий должно получать соответствующую государственную поддержку и прежде всего отвечать интересам управляемости и безусловного выполнения заданий ГПВ и ГОЗ.

Такие предприятия и интегрированные структуры должны быть полностью подконтрольны государству (ФГУП или ОАО с контрольным пакетом акций в федеральной собственности).

2. Равнодоступность интеллектуального потенциала конструкторских бюро для всех предприятий отрасли.

В ходе приватизации большинство судостроительных заводов оказались у частных владельцев, а конструкторские бюро – в государственной собственности. Загрузка большинства судостроительных заводов государственным заказом не превышает 50%, а конструкторских бюро в настоящее время составляет более 90%. Передача КБ в тот или иной холдинг ставила бы предприятия, не вошедшие в данное объединение, в неравное положение и ограничивала бы конкуренцию в отрасли. Поэтому, например, включение проектных бюро в Объединенную судостроительную корпорацию в виде самостоятельных участников обеспечит необходимую равнодоступность их интеллектуального потенциала.

3. Создание оптимальной организационной структуры управления объединения предприятий, обеспечивающей равноправие и заинтересованность в совместной деятельности.

В системах управления интегрированными структурами используются два основных принципа:

- возложение функций управляющей компании на головное предприятие создаваемой интегрированной структуры;
- создание самостоятельной управляющей компании.

Форма управляющей компании зависит от типа проводимой интеграции:

- вертикальная интеграция, когда интегрированная структура представляет собой головную компанию, выпускающую конечное изделие, и цепь дочерних предприятий, выстроенных по принципу полного цикла создания этого изделия;
- горизонтальная интеграция, когда интегрированная структура не имеет единой головной компании – разработчика или изготовителя продукции и включает в себя ряд компаний, выпускающих однотипную, зачастую конкурирующую продукцию.

В случае вертикальной интеграции, как правило, функции управляющей компании целесообразно возлагать на головное предприятие в технологической цепочке, заинтересованное в ритмичной и согласованной работе всех участников процесса создания техники.

При возложении функций управляющей компании на одно из предприятий создаваемой интегрированной структуры горизонтального типа ему объективно будет трудно представлять корпоративные интересы входящих в интегрированную структуру предприятий: как правило, принимаемые решения преимущественно реализуются в его интересах, в ущерб интересам дочерних компаний. В этом случае предпочтительнее создавать специальную управляющую компанию.

На практике чаще всего встречаются смешанные принципы интеграции, но в этих случаях также предпочтительнее создавать управляющую компанию.

Однако в каждом конкретном случае создания интегрированной структуры вопрос об оптимальной форме управления требует отдельного обоснования в рамках разработки соответствующего системного проекта.

4. Преимущественное объединение технологически однотипных предприятий.

Отсутствие эффективных экономических рычагов управления государственными заказами привело к усилению административных методов управления предприятиями и останавливает приватизацию предприятий, не имеющих для государства принципиального значения.

В настоящее время предприятия фактически работают по принципу максимального изготовления комплектующих, что, в свою очередь, приводит к монополизации того или иного направления и к незаинтересованности в оптимизации процесса производства. Объединение технологически однотипных предприятий позволит решить эту проблему и будет способствовать развитию и расширению кооперации.

5. Выравнивание финансово-экономических условий функционирования при выполнении государственного и частного заказов.

В настоящее время сложилась ситуация, когда любой судостроительный завод живет по разным законам, выполняя соответственно частные и государственные заказы. Это при-

водит к дотированию убыточных заказов, невозможности разработки современной технологической и экономической политики предприятия.

С другой стороны, послабление закона о банкротстве в отношении стратегических предприятий, выполняющих ГОЗ, имеет и другую сторону медали. А именно в случае выполнения таким предприятием частного заказа уровень ответственности за его выполнение у предприятия падает, что, в свою очередь, ведет к незаинтересованности размещать частные заказы на стратегических предприятиях.

Таким образом, для всех предприятий отрасли должны быть созданы идентичные условия выполнения государственных и частных контрактов в области экономической ответственности за своевременное и качественное их выполнение и в области ценообразования.

В 2007–2009 годах должны быть осуществлены – в первую очередь в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 21 марта 2007 года – мероприятия по трансформации структуры отрасли.

Учреждается ОАО «Объединенная судостроительная корпорация», 100% акций которого находится в федеральной собственности.

На правах дочерних акционерных обществ ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» учреждаются ОАО «Западный центр судостроения», ОАО «Северный центр судостроения и судоремонта» и ОАО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта», 100% акций которых находятся в федеральной собственности.

В качестве приоритетных направлений деятельности ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» и его дочерних акционерных обществ определяются разработка, проектирование, производство, поставка, гарантийное и сервисное обслуживание, модернизация, ремонт, утилизация судостроительной техники военного и гражданского назначения и сооружений для освоения континентального шельфа в интересах государственных и иных заказчиков, включая иностранных, а также внедрение новых технологий и разработок в области судостроения.

В целях совершенствования и повышения эффективности технологии судостроения и судоремонта, сохранения кооперации предприятий-смежников, осуществления ими согласованной инвестиционной политики в организации строительства, ремонта и модернизации кораблей, морских и речных судов ФГУП «ЦНИИ технологии судостроения» преобразовывается в ОАО «Центр технологии судостроения и судоремонта», 100% акций которого находится в федеральной собственности. В качестве приоритетных направлений деятельности ОАО «Центр технологии судостроения и судоремонта» определяются: разработка и реализация новых наукоемких судостроительных и судоремонтных технологий; технологическое обеспечение проектирования, строительства, технического обслуживания, ремонта и утилизации кораблей и судов в России и за рубежом; проектирование и технологическое перевооружение производственных мощностей центров судостроения и судоремонта; проектирование и производство судовой арматуры и изделий судового машиностроения; разработка, промышленное изготовление и поставка специализированного оборудования и средств технологического оснащения производства.

Поддерживается присутствие на рынке гражданского судостроения существующих объединений частного бизнеса.

Порядок и условия участия в реформировании собственников судостроительных и судоремонтных заводов, в том числе тех, на которых размещен гособоронзаказ, будут определяться в условиях создания частно-государственного партнерства в рамках конкретных интегрированных структур с обязательным сохранением контроля государства за ходом исполнения ГОЗ.

Проработка механизмов вхождения в интегрированные структуры предприятий частной формы собственности более детально рассматривается в каждом конкретном случае в соответствующих системных проектах.

В результате проведенных и запланированных мероприятий будут созданы мощные конкурентоспособные на мировом рынке интегрированные структуры, сконцентрировав-

шие в своем составе госсобственность, что обеспечит возможность осуществлять действенный государственный контроль за процессами дальнейшего развития этого важнейшего сектора оборонно-промышленного комплекса страны и влиять на них.

В итоге реализации структурных преобразований в достаточно короткий срок будет обеспечен контроль государства:

- за отраслевыми научными исследованиями и разработками;
- ключевыми областями военного кораблестроения, судоремонта и модернизации боевых надводных кораблей и подводных лодок;
- процессами создания ВВСТ для кораблей (боевых информационно-управляющих систем, гидроакустических и радиолокационных систем, морского оружия и др.).

Глубокий анализ всего диапазона потенциальных возможностей отечественных судостроительных заводов показывает, что для большинства классов и типов кораблей и судов в настоящее время проблемы антимонопольного обеспечения не существует.

Тяжелое положение, сложившееся сегодня в российском судостроении и вызванное неравными с судостроением зарубежных стран экономико-правовыми условиями работы и отсутствием стимулов для инвестирования строительства судов на отечественных верфях, требует безотлагательного принятия на государственном уровне решений, способствующих изменению сложившегося положения.

При этом комплекс вышеуказанных мер построен на обобщении опыта ведущих судостроительных стран мира, которые на практике реализовали мероприятия по поддержке национального судостроения. Наши конкуренты абсолютно не смущает, что комплекс таких мер в их стратегиях составляли и составляют налоговые льготы, снижение таможенных тарифов и дотации на строительство судов и модернизацию предприятий, вплоть до прямого запрета на использование судов иностранного производства в каботажных перевозках.

В зарубежной практике широко используются следующие меры поддержки национального судостроения:

- дотации на строительство судов;
- помощь в модернизации и реструктуризации верфей;
- принятие программ финансирования верфей;
- помощь при строительстве судов на экспорт;
- помощь национальным предприятиям;
- налоговое облегчение;
- снижение таможенных тарифов;
- национализация верфей, правительственное участие;
- помощь в проведении научных исследований.

В первую очередь у нас должны быть приняты меры, выравнивающие условия строительства судов под российский флаг на отечественных предприятиях с условиями строительства судов на зарубежных верфях.

Представляется целесообразным проработка мер поддержки национального судостроения, принятая в зарубежных странах, применительно к России.

Учитывая важность для России проблемы освоения углеводородных месторождений шельфа, целесообразно утвердить разработанные заинтересованными органами исполнительной власти Основы государственной политики в сфере изучения и освоения нефтегазового потенциала континентального шельфа Российской Федерации и комплексный план действий по ее реализации. Кроме того, представляется целесообразным проработать следующие предложения:

- разработка комплекса мер по освоению морского шельфа, предусматривающих закрепление за российской промышленностью приоритетного права создания необходимых средств разведки, добычи, хранения и транспортировки углеводородов и обслуживания месторождений при условии сопоставимости технических, эксплуатационных и ценовых параметров с мировым уровнем;

- включение в число приоритетных направлений науки, техники и технологий, утвержденных Президентом Российской Федерации, самостоятельного направления «Освоение энергоресурсов морского шельфа».

Ожидаемый экономический эффект от реализации указанных мер только за счет уменьшения доли фрахта зарубежных судов может составить до 4,5 млрд долларов в год. Техническое перевооружение и реконструкция производственных мощностей предприятий отрасли необходимы для обеспечения выполнения ими задач программных периодов стратегии. Мероприятия техперевооружения и реконструкции в период до 2009 года должны быть направлены в первую очередь на стабилизацию ситуации: оптимизацию производственных мощностей, завершение образования интегрированных структур, поддержание активной части основных фондов. В этот период предполагается провести:

- первоочередное обновление активной части основных фондов ведущих предприятий и организаций;
- сокращение излишков производственных мощностей (в том числе и на основе создания горизонтально интегрированных структур) и определение основных направлений модернизации и развития научно-технического и производственного потенциала;
- ликвидацию или перепрофилирование непрофильных производств;
- обеспечение возможности безусловного выполнения программы ГПВ-2015 предприятиями и организациями;
- подготовку условий для широкомасштабной модернизации и технического перевооружения отрасли в обеспечение развития науки и строительства кораблей, судов и плавучих сооружений XXI века;
- подготовку научно-технической и производственной базы предприятий и организаций для внедрения автоматизации управления с применением ИПИ-технологий.

Предприятия должны произвести замену устаревшего оборудования в объеме, необходимом для поддержания соответствующего качества и сроков строительства кораблей и судов, в первую очередь договорных обязательств по ГПВ и ВТС, а также подготовить условия для широкомасштабной модернизации и технического перевооружения на следующем этапе.

В этот период должен быть решен вопрос о развитии производственных мощностей для строительства крупнотоннажных судов – создании в России как минимум одного сухого дока и/или эллинга с плавдоком большой грузоподъемности. Выбор места для них (Север, Северо-Запад, Дальний Восток) должен осуществляться на конкурсной основе с разработкой соответствующих технико-экономических обоснований и системных проектов.

В первую половину второго периода (охватывающего 2010–2015 годы) положение отрасли должно стабилизироваться и предприятия должны приступить к широкомасштабной модернизации и техническому перевооружению, созданию новых объектов научно-производственной базы в обеспечение разработки и серийного строительства перспективных кораблей, судов и плавучих сооружений XXI века.

В целом во втором периоде основные усилия должны быть направлены на решение следующих задач:

- комплексная модернизация, реконструкция и техническое перевооружение отрасли (вывод основных предприятий, НИИ и КБ на самый современный технический и технологический уровень);
- техническое и технологическое обеспечение серийного производства новых видов продукции (крупнотоннажные корабли и суда, плавучие сооружения);
- обеспечение условий для разработки и освоения важнейших технологий создания конкурентоспособной продукции военного и гражданского назначения;
- формирование межотраслевых интегрированных структур, занятых производством унифицированных ВВСТ для нескольких видов вооруженных сил;
- создание новых производств, участков и т.п. для производства импортозамещающих материалов, основного оборудования и комплектации кораблей и судов;

- создание технической и технологической возможности для расширения экспорта судостроительной продукции (создание условий для увеличения производительности труда в 3–5 раз и обеспечения международного уровня качества выпускаемой продукции).

В течение второго периода должны быть завершены все мероприятия по переводу отрасли в состояние активной деятельности. Все основные предприятия и организации по уровню производства должны соответствовать самым современным требованиям и обеспечивать возможность строительства высокотехнологичных и конкурентоспособных изделий. В частности, должна быть завершена первая очередь работ по созданию в России условий для строительства крупнотоннажных судов.

После 2020 года в отрасли должна вестись системная работа по поддержанию научно-технологического и производственного потенциала отрасли на современном уровне.

#### 4. ФИНАНСИРОВАНИЕ СТРАТЕГИИ

Ресурсное обеспечение стратегии будет производиться за счет использования средств федерального бюджета и внебюджетных средств (собственных средств предприятий, привлеченных средств инвесторов, инвестиций в рамках партнерских соглашений и средств субъектов Российской Федерации).

Общим принципом привлечения внебюджетных ресурсов является снижение доли государственного участия по мере снижения внешних рисков.

Основные затраты на воплощение на практике всех намеченных мероприятий, которые обеспечивают достижение основных целей стратегии в рамках различных программ, будут направляться:

- на техническое перевооружение и развитие производственных мощностей основных центров судостроения для разработки и производства конкурентоспособной судостроительной продукции, организаций отрасли, а также развитие уникальной научно-экспериментальной базы научных центров судостроения;
- на сохранение и развитие промышленных критических технологий в судостроении;
- на развитие научно-технологического потенциала по направлениям базовых критических технологий, инновационные проекты по созданию научного и проектного задела в обеспечение создания судов и кораблей новых поколений для обновления российского флота, пилотных проектов новых типов судов и специальной морской техники;
- на развитие экспортного потенциала и обеспечение устойчивой кооперации с государствами – участниками СНГ;
- на диверсификацию производства и обеспечение выпуска высокотехнологичной продукции двойного и гражданского назначения, на реализацию стратегически значимых бизнес-проектов по созданию высокотехнологичной продукции в интересах развития секторов экономики;
- на организационно-институциональные преобразования в ОПК;
- на повышение качества и конкурентоспособности продукции;
- на сохранение и развитие кадрового потенциала отрасли.

#### 5. БЮДЖЕТНАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ СТРАТЕГИИ

Расчеты бюджетной эффективности от реализации Стратегии развития судостроительной промышленности до 2020 года выполнены в соответствии с «Методическими рекомендациями по оценке эффективности инвестиционных проектов (вторая редакция, исправленная и дополненная)», утвержденными Минэкономки России, Минфином России и Госстроем России 21 июня 1999 года.

При проведении оценки бюджетной эффективности стратегия рассматривалась как инвестиционный проект с большой долей инвестиций из федерального бюджета.

Совокупность налоговых поступлений в федеральный бюджет определялась как сумма показателей:

- прямой налоговый денежный поток – налоговые поступления и таможенные сборы, связанные с реализацией стратегии, в федеральный бюджет в течение периода реализации программы напрямую от предприятий отрасли;
- косвенный налоговый денежный поток – налоговые поступления и таможенные сборы, связанные с реализацией стратегии, в федеральный бюджет от контрагентов смежных отраслей, а также от поставщиков и подрядчиков, участвующих в техническом перевооружении предприятий отрасли, в течение периода реализации программы.

Оценка вышеперечисленных показателей производится на основе данных прогнозируемых объемов производства и НИОКР, принятых в стратегии, и действующего налогового законодательства.

Для трех программных периодов стратегии ниже приведены данные прогноза финансовых результатов деятельности отрасли в виде налоговых поступлений в бюджет. В качестве нормативов для прогноза исходных данных использовались фактически сложившиеся в 2001–2005 годах (годы устойчивого роста объемов производства) соотношения между объемами производства в промышленности и научной сфере отрасли (с разбивкой на оборонную и гражданскую продукцию, экспорт и товары для внутреннего рынка) и соответствующими финансово-экономическими и иными показателями.

При прогнозе показателей налогооблагаемой (балансовой) прибыли, фонда оплаты труда (ФОТ), НДС и некоторых налогов и сборов предусмотрено изменение пропорций 2001–2005 годов (с использованием трендовых и иных моделей) в соответствии с ожидаемыми в перспективе объемными показателями отрасли.

Налог на доходы физических лиц и ЕСН исчисляются по ставкам от прогнозируемого размера ФОТ, а налог на прибыль – от налогооблагаемой прибыли.

Таможенные сборы брались по средней ставке от прогнозируемой стоимости импортного комплектующего оборудования.

Расчет выполнен для различных вариантов изменения ставки НДС в течение периода 2007–2020 годов.

В силу высокой степени неопределенности изменения законодательства за базовый принят вариант НДС по существующим ставкам без изменений до 2015 года, в котором прогнозируется, исходя из общей тенденции, снижение ставки до 15%.

Предусмотрены в перспективе некоторые изменения в пропорциях между федеральной и региональной (местной) составляющими ряда налогов.

Ожидаемый чистый дисконтированный доход бюджета от реализации стратегии, рассчитанный в соответствии с методическими рекомендациями на базе прогнозов объемов финансовой поддержки и налоговых поступлений в федеральный бюджет, составляет нарастающим итогом для периода 2007–2010 годов – 75 млрд рублей, для периода 2011–2015 годов – около 70 млрд рублей, для периода 2016–2020 годов и в последующие годы – более 230 млрд рублей.

## 6. МОНИТОРИНГ И КОНТРОЛЬ

Контроль реализации стратегии осуществляется на основании плана-графика реализации основных мероприятий и соответствующих планов выполнения федеральных целевых программ, планов, отдельных проектов и комплексов мероприятий, в рамках которых реализуется стратегия.

Контроль осуществляется Правительством Российской Федерации, Министерством экономического развития и торговли Российской Федерации, Министерством промышленности и энергетики Российской Федерации и другими федеральными органами исполнительной власти в соответствии с их компетенцией.

Федеральная служба государственной статистики совместно с разработчиком стратегии организует ведение ежегодной статистической отчетности по ее реализации. Перечень показателей и порядок представления отчетности устанавливаются Федеральной службой государственной статистики по согласованию с Министерством экономического развития и торговли Российской Федерации, а также Министерством промышленности и энергетики Российской Федерации. Министерство экономического развития и торговли Российской Федерации с участием Министерства финансов Российской Федерации, заинтересованных органов государственной власти Российской Федерации и органов государственной власти субъектов Российской Федерации организует экспертные проверки хода реализации отдельных мероприятий стратегии. При этом обращается внимание на достижение конечных результатов, выполнение сроков реализации мероприятий, целевое и эффективное использование выделенных средств.

### ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Комплекс мер, предусмотренных в рамках настоящей стратегии, позволит обеспечить динамичное развитие судостроительной промышленности России за счет совершенствования законодательного и нормативно-правового обеспечения развития судостроения, а также развития научного потенциала, комплексной модернизации, технического перевооружения и оптимизации структуры отрасли.

Это позволит создать на базе государственно-частного партнерства новый конкурентоспособный облик судостроительной промышленности в составе крупных научных и производственных интегрированных структур и принципиально улучшить ее положение на внутреннем и мировом рынке, обеспечивая рост объема поставок продукции отечественной судостроительной промышленности к 2010 году более чем в 1,5 раза, к 2015 году – в 2,2 раза, к 2020 году – в 3,1 раза и к 2030 году – в 4,3 раза.

### КЛЮЧЕВЫЕ ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ

По государственной программе вооружения – 100%-ное обеспечение потребности российских Вооруженных Сил в кораблях, судах, плавсредствах, морском оружии и других видах морской техники как в количественном, так и в качественном отношении.

По экспорту вооружения и военной техники – около 20% мирового экспорта.

По уровню развития отрасли – создание условий, привлекающих отечественных заказчиков на отечественные предприятия для обеспечения своих потребностей, и возврат в первую десятку стран – производителей судостроительной продукции.

По гражданской продукции – обеспечение потребностей РФ в морских и речных судах, а также экспорта гражданской продукции в объеме около 2% от мирового уровня.

Ожидаемый чистый дисконтированный доход бюджета от реализации стратегии составляет нарастающим итогом для периода 2007–2010 годов – 75 млрд рублей, для периода 2011–2015 годов – около 70 млрд рублей, для периода 2016–2020 годов и в последующие годы – более 230 млрд рублей.