

СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ И НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ



Леонид Васильевич Стругов

ДИРЕКТОР ДЕПАРТАМЕНТА
СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
И МОРСКОЙ ТЕХНИКИ МИНПРОМТОРГА РОССИИ

Шестьдесят пять лет отделяют нас от величайшего события истории – победы советского народа над фашистской Германией в Великой Отечественной войне. Время успело стереть многие следы войны, но оно никогда не сможет ослабить память о народном подвиге в сердцах и умах поколений. Чем больше проходит времени с незабываемых майских дней 1945 года, тем величественнее выступает всемирно-историческое значение победы, тем глубже постигаем мы ее значение, величие свершений, героизм нашего народа и его славных Вооруженных Сил.

Чтобы лучше понять величие совершенного подвига, глубже осмыслить уроки истории, мы обращаемся и непосредственно к суровым годам войны, и к событиям предвоенных лет. В обстановке нарастания угрозы нападения фашистских агрессоров особое внимание уделялось оборонной промышленности, оснащению Вооруженных Сил. Значительное развитие получил при этом и Военно-Морской Флот. С конца 1920-х годов до начала Второй мировой войны на отечественных верфях было заложено 533 боевых корабля. За этот же срок было сдано 312 кораблей общим водоизмещением 243,2 тыс. тонн, в том числе 4 крейсера, 7 лидеров, 30 эскадренных миноносцев, 18 сторожевых кораблей, 38 тральщиков, минный заградитель, 8 речных мониторов, 206 подводных лодок и 477 боевых катеров. Еще 221 корабль (в том числе линкоры типа «Советский Союз» и тяжелые крейсера типа «Кронштадт») к началу войны находился в постройке.

Созданные советскими судостроителями боевые корабли по своим тактико-техническим данным, особенно по вооружению, не уступали иностранным, некоторые корабли, например катера на воздушной подушке профессора В.И. Левкова, были уникальными. Большой вклад в развитие отечественного судостроения внесли выдающиеся ученые и кораблестроители А.Н. Крылов, Ю.А. Шиманский, П.Ф. Папкович, В.Л. Поздюнин, В.Ф. Попов, В.П. Костенко, Б.М. Малинин, Ф.Е. Бесполов, А.И. Маслов, В.И. Першин, А.П. Шершов, Н.В. Исаченков, В.Г. Вла-

сов и др. К началу Великой Отечественной войны наш Военно-Морской Флот представлял внушительную силу. Он включал четыре флота – Северный, Балтийский, Черноморский и Тихоокеанский и четыре военные флотилии – Дунайскую, Каспийскую, Пинскую и Амурскую. В его состав входили 3 линейных корабля, 7 легких крейсеров, 218 подводных лодок, 59 эсминцев и лидеров, 27 сторожевых кораблей, 269 торпедных катеров. По численности кораблей он занимал 6–7-е место в мире.

Фронт быстро приближался к основным центрам нашего судостроения. Ряд судостроительных заводов и кооперировавшихся с ними предприятий пришлось эвакуировать на восток. Крупнейший центр судостроения страны, наша Северная столица, оказался в блокаде, а южный центр судостроения – Николаев – был в августе 1941 года захвачен немцами. В то же время значительные мощности судостроительной промышленности были переключены на строительство танков, орудий и другого вооружения. В этих условиях оказалось невозможным закладывать и строить большие корабли, а также достраивать ранее заложенные и даже уже спущенные со стапелей. Однако потери в корабельном составе надо было возмещать, одновременно наращивая боевую мощь флотов.

Несмотря на все эти трудности, корабли строились. В условиях острой нехватки производственных мощностей, металла, электроэнергии, квалифицированной рабочей силы флот получил от промышленности за время войны 2 легких крейсера, 18 эсминцев, 2 сторожевых корабля и 96 тральщиков, 54 подводные лодки, более 1010 различных катеров, 23 больших охотника и другие корабли. Улучшилось качество вооружения и боевых технических средств флота – артиллерии, торпед, гидроакустики, связи. На кораблях появилась радиолокация, приобрело новое качество минное и тральное оружие. Для совершенствования торпедного оружия много сделали Н.Н. Шамарин, А.В. Трофимов. В разработку средств радиолокации и гидроакустики большой вклад внесли А.К. Балаян, А.С. Гринштейн и др. Большое значение имело оборудование кораблей размагничивающими устройствами по системе Ленинградского физико-технического института. В 1941–1945 годах размагничивающие устройства были установлены на 237 кораблях. Для размагничивания кораблей и судов оборудовали 42 станции безобмоточного размагничивания, из которых 37 были самоходными.

В ходе войны большое значение придавалось ремонту кораблей, устранению боевых повреждений. Всего было восстановлено и введено в строй действующих флотов и флотилий 596 боевых кораблей и вспомогательных судов, в том числе 3 линкора, 7 крейсеров, 164 подводные лодки, 15 эсминцев и сторожевых кораблей, 20 тральщиков и около 1 тыс. боевых катеров. Когда обстановка потребовала резкого повышения темпов ремонтных работ, судостроители и военные моряки с честью справились с этой задачей. Крейсер «Максим Горький», подорвавшийся на mine, был отремонтирован, включая присоединение новой носовой оконечности, а также модернизационные работы, всего за 43 дня вместо трех месяцев, определенных комиссией. Ремонт крейсера «Молотов», включавший установку кормовой оконечности от недостроенного крейсера «Фрунзе», производился из-за отсутствия доков методом неполного докования. Модернизация 26 торпедных катеров, потребовавшая крупных корпусных работ, заняла 2,5 месяца, тогда как в мирное время на это ушло бы более 6 месяцев. И таких примеров немало.

Исключительно большая заслуга в этом принадлежит инженерно-техническому персоналу, всем труженикам судостроительных заводов и судоремонтных предприятий, а также инженерам-механикам и личному составу кораблей и частей флота.

Судостроители находили выход из самых, казалось бы, безнадежных положений. Оригинальностью отличались технические решения, принятые при восстановлении крейсеров «Красный Кавказ» и «Молотов», ремонте лидеров «Ташкент» и «Минск», эсминцев «Страшный», «Сторожевой», «Способный», «Беспощадный», «Разъяренный», доковании подводных лодок Краснознаменского Балтийского флота (КБФ), проведении ходовых испытаний кораблей на Неве и др.

В тяжелые дни блокады Ленинграда заводы не только ремонтировали поврежденные корабли, но и строили новые. В короткие сроки конструкторы во главе с С.А. Базилевским, А.Г. Соколовым и А.Н. Кононовым разработали достаточно простой проект 100-тонного траль-

щика с технологичными плоскостными обводами. Каждый месяц, начиная с 1943 года, флот получал пять таких тральщиков проекта 253Л. В период войны по заданию Военного Совета КБФ ленинградские корабли разработали проект и начали постройку бронированных морских охотников проекта 194. В военное время было создано и несколько других новых типов кораблей (морской бронекатер, улучшенные малый охотник и торпедные катера). Созданные корабли получили хорошую оценку моряков и широко использовались в военных действиях. Неоценим вклад судостроителей в создание средств доставки в Ленинград жизненно необходимых грузов. Постройка стальных барж проектной грузоподъемностью 600 тонн, тендеров и плашкоутов для Дороги жизни была организована в такие сроки, которых не знали в мирное время при полном обеспечении работ. В создании судов для Ладоги участвовали многие ленинградские заводы, а в координации их усилий большую роль сыграл опытный судостроитель, уполномоченный Военного Совета Ленинградского фронта С.А. Боголюбов. Ладожская военная флотилия, усиленная построенными судами, только за лето 1942 года перевезла около 1 млн. тонн грузов и почти 1 млн. человек, в том числе 250 тыс. солдат.

Моряки и судостроители имели дело не только с кораблями. В дни блокады Ленинграда они укрепляли и его сухопутную оборону. Моряки возводили многочисленные укрепления, сотни долговременных огневых точек, для которых по инициативе ленинградских судостроителей использовались запасы корабельной брони.

В течение всей войны не прекращалась и научная работа в области кораблестроения, направленная не только на удовлетворение текущих нужд войны, но и создание научного задела для будущего послевоенного строительства флота. Разработка способов и средств борьбы с новыми типами неконтактных мин, создание средств маскировки кораблей и береговых объектов, специальных устройств для плавания кораблей во льдах, оказание помощи флотам в освоении нового вооружения, снижение шумности кораблей, повышение их мореходных и ходовых качеств, разработка способов повышения прочности корпусов кораблей – вот далеко не полный перечень вопросов, которыми занимались научные организации промышленности и Военно-Морского Флота.

Изучение и обобщение боевого опыта позволили выявить положительные и отрицательные стороны кораблей, сделать достаточно полные выводы об их тактико-технических свойствах, рекомендовать предложения по устранению выявленных недостатков на плавающих и достраиваемых кораблях, разработать ряд обоснованных требований, направленных на повышение боевых качеств проектируемых кораблей. Конструкторские бюро и научно-исследовательские организации во время войны работали над 32 проектами боевых надводных кораблей и катеров, 7 проектами подводных лодок и 42 проектами вспомогательных судов.

Следует сказать, что за годы войны корабли построили также 2 ледокола, 630 промысловых судов, 2 сухогруза, 54 речных самоходных и более 400 самоходных судов, около 1200 катеров.

В настоящее время перед судостроительной промышленностью стоят большие задачи, нужно в условиях жесткой конкуренции обеспечить отечественный ВМФ кораблями XXI века, расширить рынок сбыта продукции военного кораблестроения, выполнить программу гражданского судостроения и обеспечить освоение морских нефтегазовых месторождений.

На ближайшие 10 лет ведущие российские судостроительные заводы обеспечены всеми видами соответствующего технологического оборудования, необходимого для выпуска любой номенклатуры военной продукции.

В части гражданского судостроения отрасль способна удовлетворить потребности государства и отечественных компаний в малотоннажных и среднетоннажных судах практически всех классов (за исключением транспортных судов водоизмещением более 100 тыс. тонн, поскольку после 1991 года мощности по их строительству остались в Украине).

Судостроительная промышленность располагает научной экспериментальной базой, включая ее важнейшую часть – уникальную стендовую, испытательную базу.

Вместе с тем существует комплекс проблем, который можно условно разбить на три основные группы.

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

Вторая группа проблем связана с дальнейшим развитием отрасли. Эти проблемы наиболее остро проявятся через 5–10 лет. В настоящее время судостроительная отрасль пока остается лидером промышленного комплекса, ориентированного на интересы обороноспособности страны. Однако дальнейшее развитие отрасли сдерживается целым рядом негативных факторов. Активная часть основных производственных фондов в судостроении имеет износ около 70%, устаревают проектные решения, требует обновления стендовая и испытательная база проектных и научно-технических организаций отрасли, существенно отстает общий уровень технологии и организации работ по сравнению с зарубежными передовыми предприятиями. В российское судостроение практически не поступают иностранные инвестиции, а состояние кадрового потенциала на многих предприятиях отрасли находится в зоне критических величин.

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 компаниями финансово-экономические условия.

Проблемы развития судостроительной промышленности имеют комплексный и многоплановый характер. Часть проблем в той или иной степени решается в рамках отдельных бюджетных целевых программ. 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, но и в других отраслях российской промышленности.

Для динамичного развития судостроительной промышленности России разработана и реализуется стратегия, предусматривающая меры по совершенствованию законодательного и нормативно-правового обеспечения, ускоренному развитию научного потенциала, комплексной модернизации и техническому перевооружению, а также необходимые структурные преобразования. При этом под стратегией развития судостроительной промышленности понимается взаимоувязанная 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 и отдельных проектов. Стратегия определяет основные принципы и направления, обеспечивающие эффективное, динамичное развитие отрасли, и отвечает общей идеологии, предусмотренной в решениях Президента РФ и Правительства РФ.

Стратегия развития судостроительной промышленности России была разработана усилиями ведущих научных организаций (ЦНИИ имени академика А.Н. Крылова, организаций Минтранса России, Минприроды России, Минсельхоза России, ФГУП «ЦНИИ ТС», ФГУП «ЦНИИ «Курс», ФГУП «ЦНИИ «Центр» и ПКБ судостроения) в соответствии с целями, задачами, приоритетами и параметрами, предусмотренными в Программе социально-экономического развития РФ на среднесрочную перспективу (2006–2008 годы), Морской доктрине РФ, Основах политики РФ в области развития оборонно-промышленного комплекса на период до 2010 года и дальнейшую перспективу, Основах военно-технической политики РФ на период до 2015 года и дальнейшую перспективу, Основных направлениях развития вооружения, военной и специальной техники (ВВСТ) до 2020 года и дальнейшую перспективу, Государственной программе вооружения на 2007–2015 годы, Энергетической стратегии РФ до 2020 года, Транспортной стратегии РФ.

Основные задачи, обеспечивающие достижение главной цели стратегии, группируются по трем направлениям.

Первое направление – структурные преобразования и оптимизация потенциала отрасли:

- создание крупных научных и производственных интегрированных структур, оптимизация мощностей, в том числе за счет сокращения избыточных производственных мощностей;

- концентрация военного производства на эффективно работающих предприятиях;
- развитие взаимодействия государства и отраслевого бизнеса (частно-государственного партнерства) для обеспечения подъема в сфере судостроения и других направлениях морской деятельности;

- отказ от политики замкнутого цикла производства ВВСТ в рамках отдельной отрасли и создание условий, стимулирующих расширение участия других отраслей в строительстве судов на отечественных предприятиях. Установление рациональной системы внутриотраслевой и межотраслевой (в рамках ОПК и за его пределами) специализации и кооперационных связей;

- широкая диверсификация машиностроительных и приборостроительных производств отрасли, обеспечение выпуска высокотехнологичной продукции двойного и гражданского назначения, создание и продвижение на рынки импортозамещающей продукции.

Второе направление – законодательное и нормативно-правовое обеспечение развития судостроения.

Третье направление – развитие научно-технического и производственного потенциала, комплексная модернизация и техническое перевооружение отрасли:

- продуктовая политика, ориентированная на долгосрочный платежеспособный спрос;
- форсированное развитие экспортного потенциала судостроительной промышленности за счет создания научного и проектного задела по стратегическим направлениям развития судостроения и укрепления позиций России на мировом рынке вооружений;

- модернизация, техническое перевооружение мощностей и развитие научно-технологического потенциала;

- сохранение и развитие промышленных критических технологий;

- повышение конкурентоспособности продукции судостроительной промышленности за счет совершенствования технологий постройки судов, внедрения международных стандартов и сертификации систем качества;

- сохранение и развитие системы подготовки кадров для судостроения, а также принятие мер, обеспечивающих восстановление требуемой возрастной и квалификационной структуры кадрового потенциала и необходимую социальную защищенность работников.

Реализация стратегии позволит создать новый конкурентоспособный облик судостроительной промышленности и принципиально улучшить ее положение на внутреннем и мировом рынке. Достижение этой цели обеспечит многогранный эффект на макро- и микроуровнях:

- 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 роста объемов выпускаемой продукции;

- расширение объемов высокотехнологичного экспорта и соответствующее улучшение структуры внешнеторгового оборота;

- обеспечение необходимого уровня обновления основных фондов предприятий и поддержание их в конкурентоспособном состоянии;

- повышение инновационной активности предприятий отрасли и ликвидация критического научно-технического отставания от промышленно развитых стран мира;

- формирование в судостроительной промышленности бизнес-структур нового поколения, обладающих потенциалом саморазвития, в том числе на основе развития государственно-частного партнерства.

В социально-экономической и бюджетной сфере реализация стратегии позволит обеспечить:

- сохранение и расширение числа рабочих мест, предотвращение оттока квалифицированных научно-технических кадров в другие отрасли экономики;
- повышение спроса на квалифицированные научно-технические кадры и положительное изменение их возрастной структуры;
- повышение производительности труда и уровня его оплаты;
- обеспечение дополнительных налоговых поступлений;
- увеличение экспортной выручки (доходы от продаж).

В рамках стратегии была проведена оценка перспектив развития судостроительной продукции оборонного назначения и обозначены потенциальные ниши на мировом рынке. В результате определены прорывные направления развития экспортно ориентированной военно-морской техники, конкурентоспособной на мировом рынке. На основе предварительных проектных разработок и бизнес-планов определены конкурентоспособные образцы боевой техники:

- неатомные ракето-торпедные подводные лодки с анаэробными энергетическими установками, предназначенные для нанесения массированных ударов высокоточным оружием;
- малые неатомные подводные лодки;
- фрегаты дальней морской зоны с современным интегрированным составом вооружения;
- корветы с современным интегрированным составом вооружения;
- боевые катера на основе базовой платформы с модульными системами вооружения;
- противоминные корабли базовой зоны с современным интегрированным комплексом противоминного вооружения, обеспечивающим гидроакустический поиск и дистанционное уничтожение морских мин;
- амфибийные корабли, суда и катера на воздушной подушке (КВП) на основе модернизируемых проектов десантных КВП.

С учетом прогноза мирового рынка военного кораблестроения, а также предварительных проектных разработок и бизнес-планов прорывных образцов сформирована Программа создания экспортно ориентированной продукции судостроения.

В результате проведенной оценки рынка судостроительной продукции и потенциальных ниш для отечественного гражданского судостроения определены пилотные проекты конкурентоспособной высокоэкономичной морской техники гражданского назначения:

- газовозы для транспортировки сжиженного природного газа при температуре минус 163°C от мест добычи на Арктическом шельфе;
- крупнотоннажные танкеры ледового плавания с новыми обводами, конструкцией и материалом корпуса, которые обеспечивают снижение энергозатрат при их эксплуатации, уменьшение весовых характеристик на 10–15%, повышенную (на 20–25%) ледопробиваемость, 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 ледопробиваемости 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 энергетических установок для судов ледового плавания и ледоколов.

Реализация стратегических мероприятий 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. Наиболее значительные из них связаны с созданием мощностей под строительство крупнотоннажных судов и средств освоения шельфа, кардинальным обновлением материально-технической базы отрасли, реализацией мероприятий по созданию и продвижению на рынок новых проектов.

Одним из ключевых элементов стратегии являются структурные преобразования судостроительной промышленности, которые обусловлены объективной необходимостью ее реформирования в тесной увязке с решением всего комплекса геополитических, технических, технологических, социальных и других проблем.

Основные принципы и направления структурной перестройки отрасли отвечают общей идеологии повышения конкурентоспособности судостроительной промышленности и соответствуют положениям Морской доктрины РФ, Основам политики РФ в области развития оборонно-промышленного комплекса на период до 2010 года и дальнейшую перспективу, Основам военно-технической политики РФ на период до 2015 года и дальнейшую перспективу, Энергетической стратегии до 2020 года, а также указам Президента РФ и постановлениям Правительства РФ.

Необходимость реформирования существующего госсектора судостроительной промышленности вызвана следующими основными причинами:

- низким уровнем загрузки предприятий, в том числе недостаточным объемом государственного оборонного заказа, и, как следствие, наличием избыточности производственных мощностей и низкой рентабельностью производств;
- наличием дублирующих друг друга однотипных производств;
- низким уровнем технического состояния основных фондов ряда предприятий;
- кадровыми проблемами, в частности общим избытком персонала и острой нехваткой профессиональных кадров, выбывающих из отрасли вследствие старения;
- низкой эффективностью системы корпоративного управления в современных экономических условиях;
- наличием неоправданной конкуренции между отраслевыми предприятиями на внешних рынках;
- ухудшением качества выпускаемой продукции.

К основным принципам структурного реформирования госсектора судостроительной промышленности относятся:

- приоритетность развития ряда предприятий в интересах выполнения государственных программ обеспечения обороны;
- равнодоступность интеллектуального потенциала конструкторских бюро для всех предприятий отрасли;
- создание организационной структуры управления объединением предприятий – производителей конечной продукции, обеспечивающей равноправие и заинтересованность в совместной деятельности;
- преимущественное объединение технологически однотипных предприятий;

– выравнивание финансово-экономических условий функционирования при выполнении государственного и частного заказов.

В результате проведенных и запланированных мероприятий будут созданы мощные конкурентоспособные на мировом рынке интегрированные структуры, сконцентрировавшие в своем составе госсобственность, что обеспечит возможность осуществлять действенный государственный контроль за процессами дальнейшего развития этого важнейшего сектора оборонно-промышленного комплекса страны.

В ходе проведения оптимизации структуры отрасли предполагается также, что часть предприятий, не участвующих в выполнении государственного заказа и заказов по линии ВТС, будет передана из федерального в региональное управление.

В итоге после проведения структурных преобразований к 2015 году будет обеспечен контроль государства:

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

В соответствии с действующим порядком при создании интегрированных структур по каждой из них будет разработан системный проект для дальнейшего согласования с заинтересованными организациями и органами исполнительной власти и подготовки решений Правительства РФ и указов Президента РФ.

Тяжелое положение, сложившееся сегодня в российском судостроении и вызванное неравными экономико-правовыми условиями работы в сравнении с соответствующими отраслями зарубежных стран, а также отсутствием стимулов для инвестирования в строительство судов на отечественных верфях, требует безотлагательного принятия на государственном уровне решений, способствующих исправлению ситуации. При этом комплекс вышеуказанных мер построен на обобщении опыта ведущих судостроительных стран мира, которые на практике реализовали мероприятия по поддержке национального судостроения. Конкурентов российских судостроителей не смущает то, 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 прямых запретов на использование судов иностранного производства в каботажных перевозках.

В первую очередь в нашей стране должны быть приняты меры, выравнивающие условия строительства судов для российского флота на отечественных предприятиях с условиями строительства судов на зарубежных верфях, создающие условия для развития судостроения и привлечения отечественных и зарубежных судовладельцев. Необходимо обеспечить:

- принятие нулевых ставок НДС за импортируемое технологическое и судовое оборудование, аналоги которого в России не производятся или производятся, но не соответствуют действующим стандартам (это согласуется с мировой практикой и обусловлено отсутствием в российском законодательстве соответствующих норм регулирования);
- предоставление гарантий и частичное субсидирование процентных ставок по кредитам отечественных банков на постройку судов на российских верфях для российских заказчиков, при условии эксплуатации их под российским флагом, а также на проведение работ по модернизации производства;
- развитие системы лизинга для малых и средних судоходных компаний, прежде всего для тех, которые работают на перевозках по внутренним водным путям или в каботаже, а также для рыбопромышленных товаропроизводителей и организаций рыбной отрасли, приобретающих рыбопромысловые суда, построенные на российских предприятиях;
- возмещение из бюджета части затрат по уплате лизинговых платежей судовладельцам, получающим по договору лизинга речные и рыбопромысловые суда, построенные на российских верфях;

– постепенное ограничение деятельности судов иностранной постройки при каботажных перевозках грузов на внутренних водных путях, при промысле водных биологических ресурсов на континентальном шельфе и в пределах исключительной экономической зоны РФ;

– снижение НДС на суда, производимые российскими верфями.

В области производства спецтехники необходимо обеспечить:

– разработку системы мер поддержки экспорта;

– введение системы скользящего планирования при реализации государственной программы вооружения или проработку 3–5-летних планов при разработке заданий очередного государственного оборонного заказа;

– долгосрочные контракты на строительство кораблей;

– совершенствование системы и методов ценообразования на ВВСТ.

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 РФ и комплексный план действий по ее реализации. Кроме того, представляется целесообразным проработать следующие предложения:

– провести разработку 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 мировому уровню;

– включить в число приоритетных направлений развития науки, техники и технологий, утвержденных Президентом РФ, самостоятельное направление «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.

Ожидаемый чистый дисконтированный доход бюджета от реализации стратегии, рассчитанный в соответствии с методическими рекомендациями, на базе прогнозов объемов государственной поддержки и налоговых поступлений в федеральный бюджет, составляет нарастающим итогом для периода 2010–2015 годов около 45 млрд. рублей, для периода 2016–2020 годов и в последующие годы – более 60 млрд. рублей.

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

Это позволит создать на основе 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. Станет возможным рост объемов 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.

Ожидаемые результаты реализации стратегии:

– по выполнению государственной программы вооружения – безусловное 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;

– в сфере производства гражданской продукции – создание условий, привлекающих отечественных заказчиков на отечественные предприятия для обеспечения своих потребностей, и возврат страны в первую десятку государств – лидеров по производст-

ву судостроительной продукции. Обеспечение потребностей Российской Федерации в морских и речных судах, а также экспорта гражданской продукции в объеме около 2% от мирового уровня.

В 2009 году завершилось создание «Объединенной судостроительной корпорации» (ОСК) и вхождение в ее состав ведущих проектно-конструкторских бюро, таких как ЦКБ «Рубин», Северное ПКБ, «Малахит», «Алмаз», а также трех созданных центров судостроения и судоремонта – Западного, Северного и Дальневосточного – в качестве дочерних структур ОАО «ОСК».

Обеспечение создания конкурентоспособной морской техники новых поколений на период 2009–2016 годов предполагается в рамках Федеральной целевой программы «Развитие гражданской морской техники на 2009–2016 годы».

Основные направления финансирования программы предусматривают проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР), реализацию инновационных проектов по разработке новых технических решений и технологий создания конкурентоспособной морской техники, а также комплексную реконструкцию и развитие научно-экспериментальной и проектной базы гражданского судостроения для выполнения этих работ. Сейчас начинаются работы по этой федеральной целевой программе.

Сложные высокотехнологичные наукоемкие суда характеризуются большой степенью использования в них перспективных научных разработок. Создание таких судов невозможно без постоянного увеличения инвестиций в НИОКР.

Предстоит разработать новые технологии и средства механизации и автоматизации производственных процессов.

Потребуется модернизация и переоснащение большинства созданного в 1970–1980-е годы отечественного стендового и испытательного оборудования для отработки различных судовых комплексов и систем. В частности, требуется создание современной экспериментальной базы для исследования взаимодействия ледовых образований с ледоколами и судами ледового плавания, ледостойкими платформами и терминалами, для решения задач обеспечения безопасной эксплуатации создаваемых технических средств в условиях низких температур.

Выполнение программы в полном объеме даст высокий социальный эффект от сохранения и увеличения высококвалифицированных рабочих мест в судостроительной и смежных отраслях промышленности и при этом обеспечит поступление за период 2009–2016 годов в федеральный бюджет налогов по продукции гражданского судостроения в объеме более 130 млрд. рублей против 90 млрд. рублей бюджетных затрат на реализацию программы.

Стратегия развития судостроительной промышленности предусматривает создание новой научно-исследовательской базы для строительства флота новой России в XXI веке.

Выполнение основных показателей реализации Стратегии развития судостроительной промышленности обеспечит государственные нужды в военном кораблестроении и гражданском судостроении, сохранит позиции России на мировом рынке в области военного кораблестроения на уровне 15–20% и обеспечит экспорт гражданской продукции в размере 2% от мировых продаж.