

РОССИЙСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ – СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ



Леонид Васильевич Стругов

ДИРЕКТОР ДЕПАРТАМЕНТА СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И МОРСКОЙ ТЕХНИКИ
МИНИСТЕРСТВА ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Судостроительная промышленность России – одна из крупнейших машиностроительных отраслей, имеющая высокий научный и технический потенциал. Аккумулируя в своей продукции достижения большого числа смежных отраслей (металлургии, машиностроения, электроники и т.д.), судостроение в то же время стимулирует их развитие. Создание одного рабочего места в судостроении влечет за собой появление четырех-пяти рабочих мест в смежных отраслях.

В настоящее время Судпром России – это 166 предприятий: 53 проектные и научно-исследовательские организации, 51 верфь и судоремонтный завод и 62 предприятия, выпускающих комплектующие изделия.

На предприятиях отрасли работает 163 тыс. человек, в том числе 11 тыс. в проектных организациях.

Говоря об итогах 2011 года, нужно отметить, что оказанная Правительством Российской Федерации финансовая поддержка системообразующих предприятий оказалась наиболее действенной мерой поддержки отрасли в кризисных условиях. С 2008 года предприятия судостроительной промышленности являются постоянными получателями государственной поддержки в различных формах. До 2014 года общий объем средств составит 48 297 млн рублей.

Огромное значение имеет законодательная поддержка отрасли. В ноябре 2011 года Президент РФ подписал Федеральный закон «О мерах по поддержке судостроения и судоходства в Российской Федерации», предусматривающий создание судостроительных кластеров, введение для верфей специальных налоговых режимов, снижение таможенных пошлин на ввоз оборудования. По оценкам специалистов, введение нового закона, предусматривающего нераспространение имущественного и земельного налогов на судостроительные предприятия, существенно увеличивает их конкурентоспособность на мировом рынке.

К антикризисным мерам по развитию судостроения следует также отнести предусмотренное государственным бюджетом финансирование федеральных целевых программ в запланированных объемах. Правительство Российской Федерации выделило на гражданское судостроение до 2025 года 250 млрд рублей, на военное судостроение – 450 млрд рублей и по линии военно-технического сотрудничества (ВТС) – еще 200 млрд рублей. Еще 3 трлн рублей будут направлены на модернизацию ОПК.

Огромную роль в решении проблем, связанных с обеспечением ВМФ России, а также других войск и воинских формирований современной военно-морской техникой, играет Государственная программа вооружений (ГПВ). ГПВ – это тот документ, который определяет не только количество закупаемого и модернизируемого вооружения, но также объемы финансирования разработок нового типа оружия на длительный период и учитывает возможности промышленности при реализации этих планов. Инструментом реализации ГПВ является Гособоронзаказ. Ключевое место в руководстве по выполнению ГПВ и ГОЗ занимает Военно-промышленная комиссия при Правительстве Российской Федерации (ВПК), а основные вопросы технической политики рассматриваются в научно-техническом совете ВПК. В части судостроения ВПК координирует деятельность РАН и отраслевых научно-исследовательских учреждений, предприятий судостроительной и судоремонтной промышленности, а также их контрагентов.

Новые экономические условия требуют изменения порядка разработки и подтверждения прогнозов, программ кораблестроения, важнейших транспортно-технических характеристик кораблей, экспертизы проектов, перечней необходимых обеспечивающих НИР и ОКР. В 2011 году в этом направлении сделан важный шаг: Минпромторгом России разработаны, а ВПК утверждены «Положение о создании кораблей и судов» и «Положение об основных условиях поставки кораблей и судов по государственному оборонному заказу».

Крупнейшей структурой Судпрома России является ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК). Более 50 предприятий ОСК расположены во всех крупных портово-транспортных центрах России. В них занято 79 тыс. человек. По итогам 2011 года в ОСК были достигнуты следующие показатели:

- объем заказов вырос на 17%, то есть с 879 млрд до 1097 млрд рублей;
- выработка на одного работающего в корпорации увеличилась на 20% – с 4,1 млн до 4,9 млн рублей;
- средний возраст работников уменьшился до 41 года.

Сейчас можно утверждать, что на ближайшую перспективу ведущие судостроительные заводы обеспечены всеми видами производства и соответствующим технологическим оборудованием. В части гражданского судостроения отрасль способна удовлетворить потребности государства и отечественных компаний в малотоннажных и среднетоннажных судах практически всех классов.

В то же время нельзя не отметить, что выход на мировой рынок требует существенной модернизации основных производственных мощностей судостроительных и судоремонтных заводов, поэтому естественным является строительство новых верфей – ООО «Звезда DSME», ОАО «Восток-Раффлс», ОАО «Ново-Адмиралтейская верфь». Первые две верфи должны дать мощный толчок развитию судостроения на востоке страны, а «Ново-Адмиралтейская верфь», которая должна быть построена на о-ве Котлин, должна стать крупнейшим центром судостроения на северо-западе страны.

В рамках проекта «Звезда DSME» ОСК совместно с одной из крупнейших мировых судостроительных компаний – корейской Daewoo Shipbuilding Marine Engineering (DSME) – планирует выпускать крупнотоннажные суда. Согласно плану корпорации строительство верфи должно завершиться в конце 2012 года. Российская сторона будет владеть 80,5% уставного капитала, корейская – 19,5%.

ОАО «Восток-Раффлс» – это совместное предприятие ОАО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта» (дочернего предприятия ОСК) и сингапурской компании Yantai

CIMC Raffles Offshore Ltd. На верфи планируется строительство и сборка полупогружных и иных буровых установок для разведки и добычи нефти и газа на шельфе России.

«Ново-Адмиралтейская верфь», проектирование и строительство которой ведется совместно ОСК и южнокорейской компанией STX, должна обеспечить строительство гражданских судов водоизмещением свыше 70 тыс. т, в том числе арктических танкеров водоизмещением до 100 тыс. т. Корпусное производство этой суперсовременной верфи должно обеспечить обработку до 140 тыс. т стали в год. Длина достроечной набережной будет достигать 2 км, а размер сухого дока составит 85 × 500 × 11 м. Верфь сможет строить как гражданские суда, так и военные корабли, причем будет включать в себя технологическую линию по строительству НАПЛ. Планируемый срок строительства верфи – шесть лет.

Важнейшим направлением деятельности судостроительной промышленности является военное кораблестроение.

По итогам выполнения ГОЗа на 2011 год и плановый период 2012–2013 годов предприятиями ОСК в 2011 году сданы два ракетных катера «Молния» проекта 12418 (ОАО «Средне-Невский СЗ»), рейдовый буксир проекта 705Б (ОАО «Астраханский судоремонтный завод»). В 2012 году будут сданы головной РПЛСН проекта 955 «Юрий Долгорукий» (проектант – ОАО «ЦКБ МТ «Рубин»), первый серийный РПЛСН проекта 955 «Александр Невский», головной АПКР РК проекта 885 «Северодвинск» (проектант – ОАО «СПМБМ «Малахит»). Строителем всех этих атомных ПЛ является ОАО «Севмашпредприятие». Кроме того, будет сдано опытовое судно проекта 11982 «Селигер» (строитель – ОАО «СЗ «Янтарь»), два корвета проекта 20380 (ОАО «СЗ «Северная верфь»), рейдовый буксир проекта 705Б (ОАО «Астраханский судоремонтный завод»).

Если говорить о других предприятиях отрасли, то в 2011 году были сданы малый ракетно-артиллерийский корабль проекта 21630 (ОАО «СЗ «Алмаз»), десантный катер проекта 11770 (ОАО «СЗ «Волга»), пограничный катер проекта 1496М1 «Ламантин» (ОАО «СЗ «Вымпел»), гидрографическое судно проекта 19910 (ОАО «Восточная верфь»). В 2012 году будут сданы СКР проекта 11661К «Дагестан» (ОАО «Зеленодольский завод имени А.М. Горького»), малый ракетно-артиллерийский корабль проекта 21630 (ОАО «СЗ «Алмаз»), десантный катер проекта 11770 (ОАО «СЗ «Волга»), пограничный катер проекта 1496М1 «Ламантин» (ОАО «СЗ «Вымпел»), гидрографическое судно проекта 19910 (ОАО «Восточная верфь»).

В ближайшие 10 лет большое внимание будет уделяться вопросам, связанным с модернизацией корабельного состава российского военно-морского флота. Модернизации подвергнутся тяжелый авианесущий крейсер проекта 11435 «Адмирал Кузнецов», тяжелые атомные крейсеры проектов 1144/11442, стратегические подводные ракетоносцы и многоцелевые атомные подводные лодки.

Руководство страны потребовало до 2020 года оснастить вооруженные силы страны качественно новым вооружением, отвечающим вызовам XXI века. С целью удовлетворения потребностей ВМФ в многоцелевых кораблях в ОСК разрабатывается унифицированное семейство кораблей ближней и дальней морской зоны на базе модульной многоцелевой платформы. Реализация этой программы позволит России существенно сократить имеющееся отставание в количестве и качестве кораблей, позволит оптимизировать состав группировки кораблей ВМФ и обеспечит экономическую эффективность их применения.

Россия продолжает экспорт военно-морской продукции, ремонтирует и модернизирует иностранные боевые корабли. Для Вьетнама продолжается постройка головной подводной лодки проекта 636М, серийное строительство корветов типа «Светляк» и СКР «Гепард 3.9». Заканчивается создание для Индии авианосца «Викрамадитья» и второй серии из трех единиц фрегатов проекта 11356. В целом в рамках ВТС в 2011 году работы велись на 18 заказах.

Следует отметить, что специфические проблемы, связанные с созданием техники для ВМФ России и на экспорт (в рамках военно-технического сотрудничества), решаются в судостроительной части ФЦП «Развитие оборонно-промышленного комплекса на период до 2020 года».

Безусловно, развитие отрасли невозможно без эффективной, тщательно проработанной стратегии.

Основополагающим документом, действующим в судостроительной отрасли, является Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу.

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.

Реализация стратегии развития судостроительной промышленности требует решения комплекса задач, которые группируются 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.

Стратегией определены три программных периода:

- ближний (2010 год) – закрепление достигнутых позиций и сохранение наиболее ценной части потенциала отрасли (эта цель, как показано выше, безусловно, достигнута);
- средний (2015 год) – широкомасштабная модернизация и техническое перевооружение предприятий отрасли и создание новых объектов научно-производственной базы, начало серийного строительства основных перспективных кораблей XXI века, развертывание работ по средствам освоения шельфа и развития Севморпути;
- дальний (2020 год и далее) – возрождение ВМФ России, морского, речного и рыболовного флотов.

Уже к 2015 году должны быть созданы условия для увеличения производительности труда в три-пять раз и обеспечения мирового уровня качества выпускаемой продукции.

Как уже говорилось ранее, отечественное судостроение традиционно ориентируется в первую очередь на военное кораблестроение. Военное кораблестроение являлось и двигателем прогресса в отрасли. Однако к настоящему времени в мире четко обозначилась тенденция перехода функций генератора и носителя прогресса в морской технике от военного кораблестроения к гражданскому. И это неслучайно. По таким показателям, как уровни автоматизации и надежности, ремонтпригодности и топливной экономичности, взрывопожаробезопасности и экологичности, безопасности плавления и т.п., гражданский флот идет впереди военного. Применяемые в гражданском судостроении технические решения более рациональны, так как опираются на неизмеримо большую практику эксплуатации. Поэтому основную роль в осуществлении Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу играет Федеральная целевая программа «Развитие гражданской морской техники на 2009–2016 годы».

Основная цель программы: развитие отечественного научно-технического и проектного потенциала и создание условий для выпуска конкурентоспособной гражданской морской техники, обеспечивающих принципиальное изменение стратегической конкурентной позиции гражданского судостроения России и завоевание к 2016 году значительной доли мирового рынка продаж.

Основными задачами программы являются:

- создание опережающего научного задела и технологий для разработки перспективной гражданской морской техники, а также проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, направленных на повышение конкурентоспособности гражданской продукции судостроения (направление расходов – НИОКР);
- строительство, реконструкция и техническое перевооружение научно-экспериментальной и стендовой базы для сохранения и укрепления потенциала отрас-

ли в целях проведения фундаментальных и прикладных исследований, связанных с разработкой новой гражданской морской техники (направление расходов – капитальные вложения);

- совершенствование кооперации, развитие унификации, диверсификации, сертификации и систем обеспечения качества продукции (направление расходов – прочие расходы).

В программе для координации работ и контроля исполнения используются следующие индикаторы и показатели программы:

- количество вновь разработанных технологий;
- количество патентов и других документов, удостоверяющих новизну технологических решений;
- доля обновленных и новых основных производственных фондов научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро отрасли;
- доля инновационных работ гражданской направленности в общем объеме научно-исследовательских и проектно-конструкторских работ отрасли.

В рамках программы освоения Арктики государство в ближайшее время планирует заказать новый атомный ледокол, а до 2020 года должна быть построена целая серия дизель-электрических и атомных ледоколов. Планируемый к постройке ледокол класса ЛК-60 будет самым большим и самым мощным ледоколом в мире. Его характеристики открывают возможности для круглогодичной навигации на Северном морском пути. Строительство этого ледокола должно начаться в конце текущего года. Другим примером передовых технологий в гражданском судостроении является построенный на ОАО «Зеленодольский завод имени А.М. Горького» скоростной пассажирский паром А-145. Это судно, построенное для Ямало-Ненецкого автономного округа, будет эксплуатироваться в прибрежной морской зоне. Безопасность движения обеспечивается при волнении моря в четыре балла. Скорость судна – 40 узлов.

Россия приступает к созданию целой линейки новой техники для освоения арктических районов. Минпромторг России объявил конкурс на разработку легкого и тяжелого арктических судов на воздушной подушке (СВП) за 458 млн рублей, проекта экраноплана для Крайнего Севера за 70 млн рублей, скоростных речных и морских катамаранов «Аллигатор» различных модификаций за 25 млн рублей. Также Министерство предлагает создать проекты судов класса FPSO (плавучие системы для добычи и хранения нефтепродуктов) за 40 млн рублей. Конкурс проводится в рамках Федеральной целевой программы «Развитие гражданской морской техники» на 2009–2016 годы. Всего выставлено восемь лотов.

Всего до 2020 года Россия построит около 1350 гражданских судов на сумму 1,2 трлн рублей. Подавляющее большинство контрактов получит ОСК, частные верфи выполняют заказы только на 78,6 млрд рублей. Главными заказчиками станут государство и нефтегазовые компании, в первую очередь Газпром. Они потратят на свои заказы 544,2 млрд рублей, в том числе газовый холдинг – 357,7 млрд рублей, бюджет выделит на строительство судов 230,9 млрд рублей.

Наши планы не ограничиваются не таким уж далеким рубежом 2020 года. Поэтому, в настоящее время Минпромторгом России разрабатывается Комплексная программа развития судостроения на период до 2030 года.

Основными задачами программы являются:

1. Развитие научно-технического потенциала отечественного судостроения для обеспечения безусловного выполнения заданий Государственного оборонного заказа и Государственной программы вооружений и создания конкурентоспособной гражданской морской техники.
2. Комплекс мер по модернизации, техническому перевооружению и развитию судостроительной промышленности.
3. Комплекс мер по стимулированию расширения производства продукции, включая лизинг.

4. Реализация мероприятий по государственной поддержке предприятий судостроительной промышленности.
5. Комплекс мероприятий по подготовке кадров для судостроительной промышленности и закреплению их на производстве.

В результате выполнения данной программы будут полностью удовлетворены потребности государства и бизнеса в современной конкурентоспособной отечественной продукции судостроения. Это обеспечит независимость морской деятельности Российской Федерации и защиту ее государственных интересов в Мировом океане, морях и внутренних водах.