

О СОСТОЯНИИ И ПЕРСПЕКТИВАХ РОССИЙСКОЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ



Леонид Васильевич Стругов

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

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, обеспечивающих создание кораблей, судов и плавсооружений, комплектующего оборудования для них, приборной техники, радиоэлектронного вооружения и оружия для обеспечения Министерства обороны Российской Федерации, морских частей Федеральной службы безопасности Российской Федерации, транспортно-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 на экспорт. Судостроение объективно относится к отраслям, обладающим большим научно-техническим и производственным потенциалом и влияющим на развитие технологий и производства в смежных отраслях промышленности, так как она взаимодействует с более чем 2 тыс. предприятий-комплектаторов своей конечной продукции. В большинстве стран основу судостроительной промышленности составляют судостроительные верфи, которые осуществляют в основном сборку, монтаж и сдачу кораблей и судов. В отличие от них исторической особенностью отечественного судостроения является то, что, кроме конечной продукции – собственно заказов судостроения и судоремонта, оно разрабатывает и производит значительную часть номенклатуры изделий машиностроения, приборостроения и электротехники для строящихся

кораблей, судов и другой техники. Российские судостроительные заводы имеют развитое машиностроительное и приборостроительное производство для собственных нужд. Кроме предприятий, подотчетных Департаменту судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга России, на рынке гражданского судостроения присутствует значительное количество предприятий, имеющих возможность проектировать морскую и речную технику, а также строить и ремонтировать суда водоизмещением до 5 тыс. т (всего более 200 предприятий). Суммарный объем производства этих предприятий сегодня на порядок ниже, чем судостроительных заводов, относящихся к Минпромторгу России.

До недавнего времени в течение почти 20 лет государственная политика в судостроительной промышленности ограничивалась рядом мер, направленных в основном на поддержание возможностей отрасли по созданию продукции в интересах национальной обороны, что обеспечило значительный потенциал отрасли в части производства военной продукции.

Хуже обстояло дело с производством гражданской продукции. Сегодня судостроительная отрасль страны способна удовлетворить потребности отечественных компаний в малотоннажных судах практически всех классов, потребность в среднетоннажных транспортных судах может быть удовлетворена частично из-за нехватки соответствующих мощностей. Возможностей строительства в России крупнотоннажных танкеров (дедвейтом более 80 тыс. т) и газозовов (более 90 тыс. куб. м) нет из-за отсутствия необходимых технологий и опыта.

Поскольку практически все более или менее сложное судовое оборудование импортируется, фактически на российских верфях изготавливаются только корпуса судов с минимальной комплектацией отечественным оборудованием. Выполнение заказов на постройку гражданских судов на предприятиях, специализирующихся на строительстве военных кораблей, на сегодня убыточно. На неудовлетворительном уровне находятся такие важнейшие факторы конкурентоспособности отрасли, как цены и сроки поставки. Основными причинами такой ситуации являются неэффективная с точки зрения строительства гражданских судов организация производства на предприятиях и их технологическая отсталость. В части организации производства следует отметить отсутствие проектного менеджмента, подразумевающего комплексное и эффективное решение вопросов финансирования, учета издержек, комплектации оборудования под требования заказчика по минимальным ценам.

Таким образом, российское гражданское судостроение в его сегодняшнем состоянии в силу целого ряда субъективных и объективных причин не способно не только занять достойную нишу на мировом рынке коммерческого судостроения, но и удержать внутренние рынки.

Правда, начиная с 2006 года ситуация начала меняться в лучшую сторону – были разработаны и утверждены «Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу», ФЦП «Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации» на 2011–2020 годы и ФЦП «Развитие гражданской морской техники» на 2009–2016 годы (далее – ФЦП «РГМТ»).

Приказом Минпромторга России от 29 августа 2008 года №112 утвержден «Комплексный план действий по реализации Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу». Распоряжением Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2012 года №2514 утверждена государственная программа Российской Федерации «Развитие судостроения на 2013–2030 годы» (далее – Программа).

К настоящему времени в отрасли создано девять интегрированных структур. Основной из них является ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОАО «ОСК»), в состав которой вошли почти все ведущие проектно-конструкторские бюро и крупнейшие заводы. Создан ФГУП «Крыловский государственный научный центр» на основе ФГУП «ЦНИИ имени академика А.Н. Крылова», который является головной научной организацией отрасли и имеет статус, который обусловлен научной квалификацией ученых и специалистов института, создавших общепризнанные на мировом уровне собственные научные школы, а также техническим состоянием и уникальностью экспериментальной базы. В нем сосредоточена основная экспериментальная база в области морских технологий.

Таким образом, был дан старт развитию научно-производственного потенциала отрасли и созданию научного задела для возрождения отечественного судостроения. Это позволило значительно улучшить положение отрасли и уменьшить темпы отставания в научно-техническом развитии от ведущих морских держав. Однако положительные тенденции реализуются пока медленно. Например, крупнейшая российская судостроительная компания ОАО «ОСК» находится пока на 82-м месте в мире по гражданскому судостроению. В военном кораблестроении позиции России гораздо сильнее – Россия имеет 12% в мировом военном кораблестроении и занимает 2-е место после США. ОАО «ОСК» по объему выпуска продукции в военном кораблестроении занимает 7-е место в мире. Доля российских судостроительных заводов в объеме их заказов остается на уровне последних 10 лет равной немногим более 6%, хотя по техническим возможностям российского судостроения она могла бы быть около 30%.

В России действует более 20 речных пароходств и судоходных компаний, многие из которых обеспечивают жизнедеятельность регионов Сибири, где реки являются практически единственными транспортными магистралями. Речной флот в настоящее время насчитывает свыше 9 тыс. судов, средний возраст которых составляет более 28 лет. В ближайшие 5–10 лет около 90% этих судов будет списано по техническому состоянию. Среди факторов, препятствующих обновлению речного флота, выделяются прежде всего сезонность его работы, вследствие чего происходит увеличение срока окупаемости судов, а также неудовлетворительное состояние судоходных путей и гидросооружений. Рыбопромысловый флот России состоит из более чем 2,5 тыс. судов различного назначения, причем возраст более половины из них превышает 20 лет, а более 80% судов эксплуатируется сверх срока полезного использования. Отечественная промышленность практически не принимает участия в создании больших и средних рыбопромысловых судов, а малые строятся в очень ограниченном количестве.

Специфика отечественного судостроения, в рамках которой оно может конкурировать, – создание высокотехнологичных, уникальных и малосерийных плавсредств под конкретного заказчика с высокой добавочной стоимостью. При этом данная деятельность должна поддерживаться и субсидироваться государством для компенсации негативных внешних условий, как объективных, так и субъективных, воздействующих на рентабельность отрасли в отечественных условиях. Поэтому одной из основных ниш для российского судостроения в ближайшие и более отдаленные годы должно быть создание технических средств освоения богатейших месторождений углеводородов на континентальном шельфе замерзающих морей Арктики и Дальнего Востока. При этом необходимо особо выделить суда и плавучие средства для обустройства и освоения месторождений, а также суда для транспортного обеспечения Арктического региона. Поскольку в мире практически не существует судов и морских технических средств для эксплуатации в природно-климатических (в первую очередь ледовых) условиях, характерных для российской Арктики, их создание требует разработки и систематизации специфических требований к такой технике, выполнения больших объемов НИОКР, разработки новых проектов и соответствующей подготовки производства. Именно на создание подобных уникальных продуктов в первую очередь должна быть нацелена отечественная судостроительная промышленность. Вместе с тем достижению данной цели препятствуют исторически сложившаяся специализация предприятий отрасли, направленная преимущественно на создание оборонной продукции с соответствующей структурой производства, и, как следствие, несоответствие масштаба и структуры производственного потенциала объему и структуре платежеспособного спроса на основную продукцию отрасли.

Реализация федеральной целевой программы «Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации» на 2011–2020 годы обеспечит безусловное выполнение ГПВ-2020, однако долгосрочные планы развития отечественного кораблестроения требуют уточнения и расширения планов развития научного, проектно-конструкторского и производственного потенциала судостроительной промышленности. Сложившаяся в последние десятилетия практика единичного и растянутого по срокам строительства и ремонта отдельных кораблей привела к заметному ослаблению производственного потенциала отрасли и практическому разрушению производственной кооперации, особенно второго и третьего уровней.

Необходимость в кооперации отпала ввиду того, что реальные потребности военного кораблестроения снизились настолько, что их могли удовлетворять опытные производства головных разработчиков. Критичным для судостроительно-судоремонтного комплекса отрасли является сравнительно низкий уровень использования информационных технологий.

Одной из характерных особенностей судостроительной промышленности является широкая кооперация исполнителей. Отрасль взаимодействует с более чем 2 тыс. предприятий, обеспечивающих судостроение судовым оборудованием и комплектующими изделиями. При этом финишные и основные предприятия 1–2-го уровней кооперации (в большинстве случаев очень известные и сильные предприятия, подотчетные Минпромторгу России, госзаказчикам) могут поэтому претендовать на поддержку в рамках ФЦП «Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации» на 2011–2020 годы. Предприятия же 3–4-го уровней кооперации в большинстве случаев этого практически лишены. Информация о них имеется только у головных конструкторов кораблей, которые не в состоянии им чем-либо помочь. В основном это частные предприятия вне каких-либо перечней или реестров. В то же время деятельность этих предприятий чрезвычайно важна для обеспечения создания современной конкурентоспособной морской техники. Нарушение действовавшей кооперации из-за низкой серийности производства ведет к потере ряда предприятий 3–4-го уровней кооперации, их перепрофилированию и уходу из отрасли.

Проблемы развития отечественного судостроения требуют решения программно-целевым методом. Это объясняется рядом факторов, среди которых основными являются:

- масштабность и государственная значимость проблемы;
- ресурсоемкость решения проблемы;
- потребность в комплексной увязке мероприятий по развитию гражданской морской техники и оборонного потенциала отрасли с текущими и перспективными задачами реализации других федеральных и государственных программ;
- необходимость учета экономических, демографических, социальных и других факторов при реализации программных мероприятий.

Применение программно-целевых методов обусловлено также тем, что судовое комплектующее оборудование и материалы, необходимые для создания перспективных образцов морской техники, производятся не только в судостроительной отрасли, но и в других отраслях российской промышленности, что исключает чисто отраслевой характер государственной поддержки. Реализация программных мероприятий с применением программно-целевого метода предусматривает создание механизма их координации, а также формирование системы индикаторов и показателей, позволяющих оценить эффективность реализации.

Реализация федеральных целевых программ «Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации» на 2011–2020 годы и «Развитие гражданской морской техники» на 2009–2016 годы учитывает эти тенденции и вносит значительный вклад в повышение конкурентоспособности судостроительной промышленности.

Полное удовлетворение потребностей государства в современной продукции судостроения обеспечивается действенными мерами по созданию условий для отработки перспективных и прорывных критических технологий в судостроении, а также восстановлению утраченных технологий и приведению производственных мощностей и кадрового состава предприятий в соответствие с ожидаемыми портфелями заказов в рамках государственного оборонного заказа и ГПВ.

Реализацию государственной программы Российской Федерации «Развитие судостроения на 2013–2030 годы» планируется осуществлять в период 2013–2030 годов в три этапа. На первом этапе (2012–2016 годы) будет завершено выполнение основных мероприятий ФЦП «Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации» на 2011–2020 годы, устраняющих текущие проблемы реализации ГПВ-2020, развернуты работы по реализации мероприятий подпрограмм ФЦП.

На втором этапе (2017–2020 годы) будут завершены работы по мероприятиям подпрограмм, связанных с развитием производственных мощностей гражданского судострое-

ния, развертыванием капитального строительства объектов в интересах создания ВМТ нового поколения, с государственной поддержкой предприятий и стимулированием развития производства в судостроительной промышленности. Продолжатся работы по мероприятиям подпрограммы «Обеспечение реализации государственной программы». Предполагается, что в этот период будет сформирована и развернута реализация новой ФЦП «РГМТ-2024», обеспечивающей разработку и строительство конкурентоспособной гражданской морской техники, что позволит сохранить и в дальнейшем развивать полученный в 2009–2016 годах научный задел. По мере укрепления производственного потенциала и финансового положения интегрированных структур и предприятий отрасли, оптимизации структуры отрасли финансовая поддержка государством отечественного судостроения после 2020 года должна существенно сократиться.

На третьем этапе (2021–2030 годы) будут реализованы мероприятия по развитию созданных на 1–2-м этапах научных центров в судостроении, созданы условия для дальнейшего инвестиционного и инновационного развития отрасли, завершены работы в целом по ФЦП, достигнута основная цель, решены задачи и достигнуты конечные значения индикаторов.

Отметим целевые индикаторы и показатели реализации указанных программ поэтапно.

На первом этапе (к 2016 году):

- количество вновь разработанных технологий – 730–840, в том числе соответствующих мировому уровню – 270–350;
- количество патентов и других документов, удостоверяющих новизну технологических решений, – 850–1010, в том числе тех, права на которые закреплены за Российской Федерацией, – 580–680;
- доля обновленных и новых основных производственных фондов научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро отрасли – 72%;
- доля инновационных работ гражданской направленности в общем объеме научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ – 32%.

На втором этапе (к 2020 году):

- рост фондоотдачи промышленного производства судостроительных верфей по отношению к 2011 году – в 1,4 раза;
- общее количество работников, повысивших квалификацию в системе дополнительного профессионального образования (нарастающим итогом), – более 12 тыс. человек;
- количество созданных инновационных организаций в отрасли (нарастающим итогом) – 15 единиц.

На третьем этапе (к 2030 году):

- увеличение объема выпуска гражданской продукции российского судостроения в денежном выражении по отношению к 2011 году – в 3,2 раза;
- объем выпуска гражданской продукции российского судостроения – 1,5 млн т водоизмещения в период 2026–2030 годов;
- рост производительности труда (выработки на одного работающего) в промышленности по отношению к 2011 году – в 4,5 раза;
- доля обновленных и новых основных производственных фондов судостроительных предприятий отрасли (верфей) – более половины;
- доля обновленных и новых основных производственных фондов научных организаций в интегрированных структурах отрасли – более 70%.

В рамках подпрограммы 7 «Развитие научных центров в судостроении» предполагается выполнение комплекса основных мероприятий. Их реализация будет способствовать созданию и развитию научной базы российского судостроения и в значительной мере сокращению общего научно-технического и технологического отставания от передовых стран. В рамках подпрограммы 8 «Развитие производственных мощностей гражданской судостроения» предполагается выполнение ряда основных мероприятий. Их реализация направлена на модернизацию и развитие судостроительных комплексов (верфей) на территории Российской Федерации. В рамках подпрограммы 9 «Развитие кадрового

потенциала судостроения» предполагается разработка и реализация комплекса мероприятий по подготовке и переподготовке квалифицированных кадров предприятий отрасли. В рамках подпрограммы 10 «Обеспечение эффективности производства и инвестиционной привлекательности отечественного судостроения» предполагается реализация мер по стимулированию расширения производства продукции, а также по развитию инноваций на существующих предприятиях и поддержке создания новых инновационных компаний. В рамках подпрограммы 11 «Обеспечение реализации государственной программы» предполагается выполнение мероприятий в обеспечение создания условий для реализации государственной программы.



1. Ракетная подводная лодка стратегического назначения нового поколения проекта «Борей»
2. Первый серийный корабль «Сообразительный»
3. Подводная лодка типа «Ясень»
4. Фрегат проекта 22350 «Адмирал Флота Советского Союза Горшков»
5. Малый ракетный корабль проекта 21630

Необходимо отметить, что мероприятия ФЦП «Развитие гражданской морской техники» на 2009–2016 годы увязаны с мероприятиями, проводимыми в рамках других федеральных целевых и государственных программ, в выполнении которых участвуют организации судостроительной промышленности, и сформированы с таким расчетом, чтобы исключить дублирование с другими программами, в частности учтены направления межотраслевой технологической платформы «Освоение океана», которые обеспечиваются деятельностью судостроительной промышленности России.

Реализация мероприятий ФЦП обеспечит решение основных задач по созданию конкурентоспособной в сфере гражданского судостроения и эффективной с позиции удовле-

ния потребностей государства отрасли и ее дальнейшему развитию. В рамках ФЦП «РГМТ-2016» для обеспечения перспективного развития отечественной гражданской морской техники будет решена задача формирования научно-технического задела в обеспечение развития отечественного гражданского судостроения, конструкционных материалов, судовых двигателей, движителей, агрегатов, систем и радиоэлектронного оборудования. В ней предусмотрена также разработка концептуальных проектов гражданской морской техники. Это обеспечит возможность создания на российских верфях перспективных судов с улучшенными техническими характеристиками, стоимостными и эксплуатационными показателями, соответствующими или превосходящими мировой уровень. Реализации таких проектов должна предшествовать разработка новых конструкторских и технологических решений в отношении всех компонентов, влияющих на показатели конкурентоспособности. В рамках новых ФЦП «РГМТ-2024» и ФЦП «РГМТ-2030» предполагается развитие и совершенствование научного задела, полученного при реализации ФЦП «РГМТ» на 2009–2016 годы. Предполагается реализация комплекса НИОКР, направленного на достижение Российской Федерацией лидирующих позиций в области гражданского судостроения и принципиального изменения динамики роста наукоемкости производства в судостроительной отрасли по сравнению с ведущими морскими державами. Тематика и структура новых ФЦП «РГМТ» будет окончательно определена в 2013–2015 годах на основании получаемых результатов реализации действующей ФЦП «РГМТ» и перспективных целей и задач развития гражданского сектора судостроения.

В рамках Программы определены следующие тенденции в развитии отрасли:

- 1) Создание опережающего научного задела и технологий, необходимых для создания перспективной морской техники.
- 2) Укрепление и развитие научного, проектно-конструкторского и производственного потенциала отрасли.
- 3) Обеспечение безусловного выполнения ГОЗ и ГПВ.
- 4) Подготовка кадров для судостроительной промышленности и закрепление их на предприятиях отрасли.
- 5) Достижение уровня передовых стран по качеству судостроительной продукции, эффективности производства и инвестиционной привлекательности отечественного судостроения.

Указанные мероприятия обеспечат 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;
- обеспечение топливно-энергетической безопасности за счет поставки уникальных плавсооружений и необходимого технического флота для разведки и добычи углеводородного сырья на арктическом и дальневосточном шельфе России; транспортной безопасности за счет обеспечения морского и речного флотов необходимым тоннажем для грузовых и пассажирских перевозок силами национальных перевозчиков; продовольственной безопасности за счет обеспечения необходимым тоннажем рыболовного флота; обеспечение деятельности России в области исследований Мирового океана за счет строительства новых и ремонта действующих судов научно-исследовательского флота;
- 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 ликвидация 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 увеличение необходимого числа рабочих мест, предотвращение оттока талантливой части научно-технических кадров, повышение спроса на квалифицированные научно-технические кадры, улучшение их возрастной структуры, повышение производительности труда.

В бюджетной сфере:

- обеспечение дополнительных налоговых поступлений.

В сфере оптимизации структуры судостроительной промышленности:

- организация сильных конкурентоспособных центров и компаний;
- обеспечение возможности создания межотраслевых и международных участников внутреннего и мирового рынков.