

УДК 657.6 (075.8)

Регион: экономика и социология, 2012, № 4 (76), с. 278–284

МЕЖДУНАРОДНАЯ КООПЕРАЦИЯ В СУДОСТРОЕНИИ И СУДОХОДСТВЕ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

С.А. Огай

Морской государственный университет

Аннотация

Мировое судостроение вошло в цикл подъема с 2003 г. На передовые позиции вышел Китай, судостроительные предприятия которого по многим показателям догнали предприятия Республики Кореи и Японии. Региональные интересы на Дальнем Востоке и в Азиатско-Тихоокеанском регионе в отношении российского судостроения во многом связаны с возможностями кооперации с предприятиями соседних государств, а для использования преимуществ кооперации требуются модернизация действующих и создание новых судостроительных предприятий с учетом специализации и перспектив международного экономического сотрудничества.

Ключевые слова: Дальний Восток, АТР, судоходство, судостроение, судостроительное предприятие, серийное судостроение, специализация, кооперация, спрос и предложение, инновационное судостроение

Abstract

The world shipbuilding industries has started its cycle expansion since 2003, and China has become one of the leading country whose enterprises reached the indicators overtaken the Korean and Japanese ones. The interests in the Far East and Asia-Pacific region concerning our shipbuilding mostly relates to availability of our cooperation with enterprises of neighboring countries. Moreover, to take advantage of such cooperation, we need both modernized operating shipbuilders

and new ones oriented to our future specialization and prospects for international economic cooperation.

Keywords: Far East, Asia-Pacific region, navigation, shipbuilding, shipbuilder, commercial shipbuilding, specialization, cooperation, demand and supply, innovation shipbuilding

В Стратегии инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года в числе отраслей промышленности, перспективных в плане инновационного развития и повышения доли высокотехнологического производства в валовом внутреннем продукте, названо судостроение [1]. Это та сфера национальной экономики, где мы глобально конкурируем [2]. Одним из факторов, определяющих конкурентоспособность регионального судостроения, является межрегиональная и международная кооперация.

С экономической точки зрения проблемы развития судостроительной промышленности связаны с недостаточной конкурентоспособностью по сравнению с состоянием этой отрасли в промышленно развитых странах Юго-Восточной Азии и некоторых европейских государствах. Наиболее важной особенностью экономически эффективного серийного судостроения следует считать распространенную технологию постройки судна, когда оно не изготавливается полностью на построечном месте, а производится его сборка из предварительно изготовленных секций и блоков. При этом уровень стандартизации на стадиях изготовления секций и сборки настолько высок, что открываются дополнительные возможности механизации и автоматизации судостроения.

Кроме этого, по организационной форме подобные судостроительные предприятия могут являться объединениями, например технологически интегрированными холдингами. Требуется наличие крупной сборочной верфи, для обслуживания которой формируется партнерская сеть действующих судостроительных предприятий, осуществляющих изготовление судовых конструкций – блоков и секций и их поставку на сборочную верфь. По сути, такая верфь, обладающая возможностью сборки крупнотоннажных судов в отличие от обеспечивающих судостроительных предприятий, является аналогом сборочного конвейера.

Дополнительные преимущества подобной современной технологии заключаются, во-первых, в сокращении длительности технологического цикла постройки, поскольку одновременно вся совокупность

обеспечивающих предприятий и сборочная верфь работают на один заказ, и в соответствующем сокращении массы «замороженных» активов в незавершенном производстве, которая является большой проблемой для судостроения, а во-вторых, в принципиально новых возможностях строительства судов большого водоизмещения (более 100 тыс. т). Серийная постройка крупнотоннажных судов соответствует общей направленности на экологически чистое судоходство, так как суда большего размера расходуют меньше топлива и других ресурсов в расчете на перевозку единицы груза (тонны, контейнера и т.д.) или в расчете на другую единицу функциональной эффективности.

Кооперация и специализация в изготовлении секций и блоков серийного судна и их сборке с учетом тенденций экономической глобализации имеют международный характер в силу ряда понятных причин. На российском Дальнем Востоке перспективы судостроения связываются с возможностями кооперации как внутри региона, так и с зарубежными судостроительными предприятиями.

В последние десятилетия цены на судостроительную продукцию по ряду типов судов на предприятиях Республики Кореи были установлены ниже себестоимости постройки. Подобная экономическая политика в течение достаточно длительного периода характерна для промышленности государств Восточной Азии. Следует учитывать, что до Республики Кореи после Второй мировой войны экономическую стратегию демпинга в сфере гражданского судостроения проводила Япония, вытеснив с первой позиции Великобританию.

Политика международной ценовой конкуренции характерна также для Китая, где она осуществляется во многих отраслях. В числе экономических преимуществ китайского судостроения нужно отметить сбалансированность экономики и доступность любых ресурсов, включая основные средства для судостроения, а также обширный внутренний рынок, процессы интеграции китайской экономики в мировую, партнерство с Гонконгом и Макао. Активно развиваются китайские судостроительные компании, объединенные в государственную корпорацию.

Увеличение капиталовложений в мировое судостроение более чем в 2 раза за период с 2000 г. по настоящее время вызвано ростом объемов производства. Инвестиции в постройку морских транспортных судов распределяются следующим образом: в постройку контейнеро-

возов – около 35%, танкеров – приблизительно 30, газовозов – 15, судов для перевозки навалочных грузов – 15%.

Основной задачей российского судостроения можно считать обновление и пополнение транспортного и рыбопромыслового флота отечественных судоходных компаний, в том числе строительство судов для ведения промысла вдали от российской экономической зоны. Транспортный флот российских грузоперевозчиков насчитывает около 1,5 тыс. гражданских судов суммарным дедвейтом приблизительно 15 млн т, что составляет около 2% от мирового флота, тоннаж которого оценивается в 800 млн т.

На российском Дальнем Востоке в последние годы наблюдается неуклонный рост потребности в пополнении и обновлении флота судов различных типов. По причине устаревания в этом регионе ежегодно списывается 110–115 судов, и осталось менее 2 тыс. судов. Отечественные судоходные компании ежегодно размещают за рубежом заказы на строительство гражданских судов на сумму около 1 млрд долл. США.

Существенный внутренний спрос на гражданские суда различных типов в ближайшие десятилетия ожидается в связи с планируемой добычей углеводородного сырья на шельфе Арктики. Планируемая потребность в специализированных транспортных судах арктического плавания составляет около 90 единиц суммарным дедвейтом около 4 млн т, в судах обслуживающего флота – около 140 единиц. Кроме того, требуется 10–12 новых ледоколов.

В этой связи в соответствии со стратегией развития судостроения предусматривается освоение производства танкеров и газовозов ледового плавания, ледоколов, контейнерных судов ледового плавания, морских платформ и оборудования для работы на арктическом шельфе, научно-исследовательских судов, пригодных для использования в Арктике, морских технических средств для выработки энергии в прибрежных районах, в том числе из восстанавливаемых источников (приливы, течения, ветер), а также оборудования для переработки газа в этих районах. Кроме этого, имеется спрос на промысловые суда, скоростные суда морские и внутреннего плавания, механическое оборудование, двигатели для судов и другое оборудование, и следует ожидать его роста.

Имеет смысл прогнозировать развитие судостроения и судоходства совместно, поскольку результаты этого прогноза представлены во многом общим сочетанием показателей: характеристики судострои-

тельных предприятий соответствуют характеристикам строящихся морских судов.

Для устранения недостатков в работе судостроительных предприятий на Дальнем Востоке и решения соответствующих задач по их экономической стабилизации, для организации постройки судов, в отношении которых имеется спрос, и для создания верфей, способных осуществлять крупнотоннажное судостроение, Указом Президента РФ № 394 от 21 марта 2007 г. учреждено и к апрелю 2009 г. окончательно сформировано ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОАО «ОСК»), которому предписано произвести инвентаризацию и модернизацию вошедших в него судостроительных предприятий, организовать выпуск конкурентоспособной продукции, а также осуществлять ремонт военных кораблей по государственным заказам [3]. В течение 2007–2008 гг. в составе ОАО «ОСК» были сформированы три региональных судостроительных центра – дочерние акционерные общества: ОАО «Западный центр судостроения», ОАО «Северный центр судостроения и судоремонта» и ОАО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта» (ОАО «ДЦСС»), 100% акций которых находятся в федеральной собственности.

Состав ОАО «ДЦСС», созданного 11 декабря 2007 г. на базе государственного уставного капитала в 25 млн руб. и 100% минус одна акция Владивостокского ОАО «НИИ «Берег», включает акционерную собственность в предприятиях судостроения: ОАО «НИИ «Берег», ОАО «179 СРЗ» (г. Хабаровск), ОАО «СВРЦ» (г. Вилючинск), ОАО «ДВЗ «Звезда», ОАО «Хабаровский ССЗ», ОАО «178 СРЗ» (г. Владивосток), ОАО «92 СРЗ» (г. Владивосток), ОАО «Амурский ССЗ» (Комсомольск-на-Амуре), ОАО «ХК «Дальзавод» (Владивосток), ОАО «Николаевский-на-Амуре ССЗ».

В сентябре 2009 г. на заседании совета директоров ОАО «ОСК» принято решение о создании в структуре ОАО «ДЦСС» четырех зон судостроения [4]. Зона судостроения «Восток» в Приморском крае специализируется на строительстве океанских буровых платформ, а также транспортных судов большого водоизмещения. В Хабаровском крае на базе ОАО «Амурский ССЗ» создается зона «Амур», ориентированная на строительство подводных и надводных кораблей, а также на выпуск гражданских судов. Зона «Звезда» в Приморском крае ориентирована на строительство крупнотоннажных судов-газо-

возов. На базе Хабаровского судостроительного завода создается зона строительства судов малого тоннажа преимущественно гражданского назначения. Также здесь будут размещаться заказы на строительство кораблей для Тихоокеанского флота и Пограничной службы.

Поскольку серийное судостроение в государствах Восточной Азии, достигающее 90% от мирового тоннажа строящихся судов, направлено главным образом на крупнотоннажное серийное производство и участие российских верфей в партнерстве предполагает или сборку в России серийных судов из секций и блоков, часть которых изготовлена за рубежом, или поставку за рубеж секций и блоков для строящегося судна, изготовленных в России, российские верфи таким образом активно участвуют в формировании предложения продукции нового серийного судостроения.

Формирование спроса на инновационную судостроительную продукцию в таких государствах, как Россия, должно быть основано на том, что необходимо создавать суда, востребованные в тех или иных экономических секторах, но не освоенные производством из-за направленности серийного судостроения в государствах Восточной Азии и других на удовлетворение массового спроса. То есть технологическое партнерство с современными зарубежными предприятиями целесообразно совмещать с избеганием рыночной конкуренции.

Выше указана одна из возможностей, позволяющих избегать неуместной конкуренции в гражданском судостроении. Она связана с технологической кооперацией, при которой экономические соперники могут выступать в качестве партнеров. Например, крупная сборочная верфь, поставляющая на рынок крупнотоннажные серийные суда, может в то же время формировать спрос для других предприятий судостроения в отношении частей (блоков и секций) для сборки строящихся судов. Причем такое партнерство может иметь международный характер.

Другая возможность избежать конкуренции с зарубежным серийным гражданским судостроением связана с выбором Россией инновационных направлений, предусматривающих постройку судов тех типов, которые востребованы в узких рыночных сегментах и не входят в сферу внимания серийного судостроения, ориентированного на удовлетворение массового спроса. К числу этих типов относятся, как уже отмечено, суда и морские технические средства для работы в арктичес-

ких широтах. Понятно, что имеются и другие не охваченные предложением рыночные сегменты спроса в отношении гражданских судов тех или иных типов в России и за рубежом. Требуется консолидация сегментов спроса на новые гражданские суда, например с использованием электронных сетей и возможностей удаленного доступа.

Итак, для получения Россией преимуществ при участии в кооперации требуются создание на Дальнем Востоке страны верфей для сборки серийных крупнотоннажных судов, модернизация действующих судостроительных предприятий и организация их партнерства для участия в серийном судостроении на базе крупных судосборочных верфей. Необходима международная кооперация в двух направлениях: изготовление в России серийных судов из секций и блоков, поставляемых с зарубежных предприятий, и организация работы российских судостроительных заводов в партнерстве со сборочными верфями за рубежом. Кроме этого, перспективы российского судостроения зависят от того, будут ли выбраны сектора рынка, инновационные по характеристикам спроса на гражданские суда и морскую технику, который не удовлетворяется серийным зарубежным судостроением, направленным на обслуживание массового спроса. Также требуется консолидация сегментов рынка гражданских судов новых типов.

Литература

1. **Распоряжение** Правительства Российской Федерации от 8 декабря 2011 г. № 2227-р «Об утверждении Стратегии инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года» // Собрание законодательства РФ. – 2012. – № 1. – Ст. 216.
2. **Огай С.А.** Развитие судостроения в Дальневосточном федеральном округе // Морские интеллектуальные технологии. – 2011. – Вып. 4. – С. 7–15.
3. **Материалы** совещания в Комсомольске-на-Амуре 12 мая 2009 г. с участием премьер-министра В.В. Путина по вопросам развития судостроения на Дальнем Востоке. – URL: http://www.fefish.ru/news.php?news_id=378&lang=ru (дата обращения 11.01.2012).
4. **Решение** о создании на российском Дальнем Востоке четырех зон судостроения. – URL: <http://www.ptr-vlad.ru/news/economics/20298-prinjato-reshenie-o-sozdani-na-rossijskom.html> (дата обращения 07.01.2012).

Рукопись статьи поступила в редколлегию 21.02.2012 г.