

Н.С. Литвинова (4 курс), А.А. Миролюбов, к.э.н., доц.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЫНОК СУДОСТРОЕНИЯ И РОССИЯ

Развитие судостроения всегда являлось показателем научно-технического уровня любой страны, ее промышленного потенциала. Судостроительная промышленность, обеспечивающая судами и плавсредствами различного назначения морской и речной транспорт, а также работы по освоению континентального шельфа, аккумулирует в своей продукции достижения большого числа смежных отраслей промышленности (металлургии, машиностроения, электроники и т.п.) и, в то же время, стимулирует их развитие, достижение ими высокого научно-технического уровня.

Суда – одни из самых сложных объектов конечной продукции машиностроения. Являясь важнейшими элементами единой транспортной системы, они обеспечивают бесперебойную работу мировой промышленности, а население земного шара – продуктами питания и потребительскими товарами.

В настоящее время перевозки грузов морем растут примерно на 2% в год. В 1996 году их объем достиг 4,8 млрд. т. В 2010 году, согласно прогнозам, объем перевозок ожидается в размере 6,0 млрд. т.

Судостроение – одна из немногих отраслей промышленности, требующая крупных единовременных капиталовложений при относительно больших сроках строительства объектов. Стоимость постройки грузовых транспортных судов колеблется от 10 до 300 млн. долл., а пассажирских круизных лайнеров – 500 млн. долл.

В начале 70-х годов на первое место в мире по объему судостроения вышла Япония, оттеснив страны Западной Европы на второе место. Выходу Японии на первое место в мире способствовал ввод в строй большого количества крупных новых и модернизированных верфей, внедрение передовых технологий и, как следствие, высокая производительность труда. При этом уровень оплаты в Японии был одним из самых низких. Большинство судостроительных комплексов в Западной Европе (Германии, Франции, Великобритании) и странах Северной Европы представляли собой в основном незначительно реконструированные верфи, существовавшие в Европе многие годы.

В начале 80-х годов в число стран-лидеров в мировом судостроении вошла Южная Корея. С постройки новых крупных верфей в 70-е годы корейская судостроительная промышленность стала активно строить морские суда различного назначения, сначала танкеры и балкеры, а затем контейнеровозы, суда с горизонтальной грузообработкой, буровые платформы. Позже было освоено производство наиболее сложных транспортных судов, таких как газовозы для сжиженного природного газа, высокоскоростные пассажирские паромы. Направив усилия на контроль качества, большинство корейских судостроительных компаний добились сертификации по ISO-9000. Материально-техническое снабжение, контроль производства и управление верфью также осуществляется с помощью компьютерных систем

В зависимости от типа судна доля стоимости механизмов и оборудования в затратах на его постройку составляет от 50 до 70%, поэтому развитие собственного производства механизмов и оборудования было принято в качестве одного из главных условий при создании национальной судостроительной промышленности. Комплекующие изделия внутреннего производства получили международный авторитет благодаря кооперации между корейскими судостроителями и признанными в мире поставщиками этого оборудования. Поэтому, наряду с увеличением строительства судов, последние десять лет примерно на 20% в год росло производство механизмов и оборудования.

В 1994 году на третье место в мире среди судостроительных стран вышел Китай. Первоначально судостроение Китая развивалось по принципу “независимости и

самоиспользования” с акцентом на воспитание инженерных кадров и стимулирование исследований и разработок. В этот период были построены первые крупные морские сухогрузы и танкеры водоизмещением 10-15 тыс. т. С 90-х годов правительство Китая стало активно стимулировать строительство судов на экспорт. Крупные верфи вводили новые методы управления, развивали технологию постройки судов посредством технической кооперации с крупными верфями Японии и Западной Европы, внедряли компьютеризацию. Доля трех крупнейших судостроительных держав – Японии, Южной Кореи и Китая – в мировом строительстве судов достигла 80%. В этих условиях европейские судостроители пытаются отстоять свое место в мировом судостроении за счет развития новейших технологий, сокращения затрат, ориентации на создание наиболее сложных судов и более высокое качество выпускаемой продукции. Относительная специализация европейских верфей, в частности, германских, основывается на постройке скоростных крупнотоннажных контейнеровозов, финских – на создании комфортабельных круизных лайнеров пассажироместимостью до 3000 человек, норвежских – на строительстве скоростных пассажирских катамаранов, голландских – на выпуске разнообразных судов технического флота, что позволило им сохранить за собой определенные сектора мирового рынка судостроительной продукции. Стремясь сохранить судостроение, поддержать его в конкурентной борьбе, правительства многих европейских стран оказывают экономическую помощь национальным судостроительным отраслям за счет предоставления субсидий, льготных кредитов, налоговых льгот.

В начале 80-х годов в США насчитывалось 37 крупных верфей. Судостроительная промышленность США занимала первое место в мире по объему производства военных кораблей и вспомогательных судов. При этом объем военного кораблестроения составлял до 60% общего объема судостроения. В США существует система протекционистских законов, согласно которым обеспечивается необходимая загрузка верфей и стабильное число рабочих мест в судостроении. Это, в частности, закон Джоунса, по которому каботажное и внутреннее судоходство в США может осуществляться лишь на судах, построенных на верфях США и плавающих под флагом США.

Судостроительная промышленность Российской Федерации является крупнейшей машиностроительной отраслью, имеющей высокий научный и технический потенциал. С распадом СССР положение судостроения существенно усложнилось. Резкое сокращение заказов на строительство военных кораблей и коммерческих судов привело к тяжелейшему экономическому положению практически всех судостроительных заводов. Проведенная приватизация судостроительных предприятий не дала желаемого результата. На сегодня в собственности государства осталось всего девять судостроительных и судоремонтных предприятий.

Отечественное судостроение всегда обладало большим экспортным потенциалом. В 60-70-е годы на экспорт строились крупные серии балкеров, универсальных сухогрузных судов, танкеров. Постройка судов на экспорт позволяет загрузить основные производства судостроительных заводов, сохранить рабочие места и заложить основы дальнейшего развития судостроения России. В последние годы экспортные заказы составляли 80% продукции отечественного судостроения.

Именно благодаря экспорту с 1994 года начался постепенный подъем судостроения. Ежегодный объем морского транспортного судостроения в России составляет сегодня 80-100 тыс. т водоизмещения, что составляет примерно 0,25 % объема мирового судостроения.

Возможности же российских верфей значительно выше. По самым скромным подсчетам, создание на отечественных верфях современных конкурентоспособных транспортных, промысловых судов, плавучих и стационарных технических средств для работы на шельфе позволит России к концу первого десятилетия нового века ежегодно получать не менее 10 млрд. долл. за счет осуществления транспортных перевозок внешнеторговых грузов национальным флотом (2...3 млрд. долл.), добычи рыбы и морепродуктов своими судами (до 1 млрд. долл.), освоения добычи нефти и газа на шельфе страны (4...5 млрд. долл.), а также экспорта гражданской судостроительной продукции (0,5...1,0 млрд. долл.).

Будущее российского флота в основном зависит от того, насколько успешно сможет государство принимать меры по его поддержке. Речь идет о льготных условиях налогообложения, резервировании определенных категорий грузов для перевозки только отечественным тоннажем, целевых дотациях отечественному судостроению для поставок тоннажа российскими судовладельцами по фиксированным ценам.

В большинстве стран судостроение традиционно является экспортно-ориентированной отраслью промышленности и служит одним из важнейших источников получения валюты. Являясь одним из главнейших видов транспортных средств, судостроение обеспечивает население дополнительными рабочими местами, тем самым, улучшая и повышая уровень жизни. В судостроении объединены многие отрасли промышленности (металлургия, машиностроение, электроника и т.п.), что способствует их благоприятному развитию и большему признанию. Увеличение масштабов мирового промышленного и хозяйственного производства, крайне неравномерное размещение на земном шаре природных ресурсов и населения являются причинами постоянного возрастания роли морских судов как основных транспортных средств в мире.