



РОССИЙСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ - СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ



Судостроительная промышленность - одна из крупнейших машиностроительных отраслей в Российской экономике, 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 154 тысячи человек, в том числе 27 тысяч в научных и проектных организациях.

Огромное значение имеет законодательная поддержка отрасли. В ноябре 2011 года Президент России подписал Федеральный закон «О мерах по поддержке судостроения и судоходства 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 увеличивают 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 оборонно-промышленного комплекса (ОПК).

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 2013 года в ОСК были достигнуты следующие показатели:

- объем заказов вырос на 17%, т.е. с 879 млрд до 1097 млрд;
- выработка на одного работающего в корпорации увеличилась на 20% - с 4,1 млн до 4,9 млн рублей;
- средний возраст работников снизился 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.

В ближайшие 10 лет большое внимание будет уделяться вопросам, связанным с модернизацией корабельного состава военно-морского флота.

С целью удовлетворения потребностей Военно-морского флота (ВМФ) в многоцелевых кораблях в ОСК разрабатываются 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.

Следует отметить, что специфические проблемы, связанные с созданием техники для ВМФ России и на экспорт (в рамках военно-технического сотрудничества), решаются в судостроительной части Федеральной Целевой Программы «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 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.



Российское судостроение традиционно ориентируется в первую очередь на военное кораблестроение. Военное кораблестроение является и основным 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 не случайно. По таким показателям, как уровни автоматизации и надежности, ремонтпригодности и топливной экономичности, взрывопожаробезопасности и экологичности, безопасности плавания и т.д., гражданских флот идет впереди военного. Применяемые в гражданском судостроении технические решения более рациональны, так как они 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 отрасли 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 бюро отрасли.



В рамках программы освоения Арктики до 2020 года должна быть построена целая серия дизель-электрических и атомных ледоколов. Планируемый к постройке ледокол класса ЛК-60 будет самым большим и мощным ледоколом в мире. Его характеристики открывают возможности для круглосуточной навигации на Северном морском пути. 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), проекта экраноплана для крайнего Севера, скоростных речных и морских катамаранов «Аллигатор» различных модификаций.

Перспективные планы не ограничиваются не таким уж далеким рубежом 2020 года. Поэтому в настоящее время Минпромторгом России разработана Государственная 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 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.



Российский профсоюз работников судостроения ведет свою почти 115-летнюю историю с того момента, когда в ноябре 1905 года в Санкт-Петербурге на судостроительном заводе «Адмиралтейские верфи» рабочие организовали первую в отрасли профсоюзную организацию. В годы СССР мы были частью большого профсоюза, который объединял работников нескольких отраслей машиностроительного комплекса, впоследствии распавшийся на отраслевые профсоюзы. В сегодняшнем виде мы существуем с 1991 года.

Сегодня в Профсоюзе ведется большая работа по защите трудовых, экономических, социальных прав и интересов Российских судостроителей. Одой из основных целей и залогом конструктивной работы является ведение коллективных переговоров на всех уровнях. В отрасли действует Отраслевое соглашение по организациям судостроения, морской техники и судоремонта, сторонами которого являются Российский профсоюз работников судостроения, Министерство промышленности и торговли и Общероссийское объединение работодателей Союз машиностроителей России.

С учетом региональной специфики заключаются региональные отраслевые соглашения на уровне субъектов РФ. На всех предприятиях отрасли действуют Коллективные соглашения между профсоюзной организацией и администрацией, регулирующие, в том числе, порядок оплаты труда работников, условия труда, время труда и отдыха и другие вопросы. Контроль за выполнением положений коллективных договоров на предприятиях и в организациях отрасли осуществляют двух-стороннии

комиссии, куда входят представители профсоюзной организации и администрации предприятия. В Профсоюзе работают комиссии по охране труда, по социально-экономическим вопросам, по организации и охране труда молодежи и женщин, правовые инспекции, культурно-массовые комиссии, комиссии по организации детского отдыха, которые ведут ежедневную работу по своим направлениям, отстаивая право работников отрасли на достойный и безопасный труд, справедливую и своевременную оплату труда, добиваются возможности для оздоровления работников, организации культурно-массовых и спортивных мероприятий, организации детского отдыха и др.



* * * * *