

УДК 330.341: 629.5

К ВОПРОСУ О РОЛИ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНОГО ПРОИЗВОДСТВА В ОБЕСПЕЧЕНИИ УСКОРЕННОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНА: СУДОСТРОЕНИЕ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ РОССИИ И РЕАЛИЗАЦИЯ ЗАКОНА О СВОБОДНОМ ПОРТЕ ВЛАДИВОСТОК

¹Гриванов Р.И., ²Гу Фанцзе

¹ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»,
Владивосток, e-mail: grivanov@inbox.ru;

²Дунбэйский университет экономики и финансов, Далянь, e-mail: gfjnn@163.com

Настоящая статья посвящена рассмотрению роли судостроительной отрасли в экономике Дальнего Востока России, её положению в текущий момент, основных рисков и перспектив развития, которые связаны с текущей экономической ситуацией и планами Правительства Российской Федерации по созданию и развитию в регионе особых экономических зон. Рассматривается роль частного бизнеса, а также государственных органов ответственных за реализацию данных планов, и их взаимосвязь с судостроением, судоремонтом и прочими смежными тесно связанными с ними отраслями экономики Дальнего Востока. Закон о свободном порте Владивосток рассматривается как ключевой механизм создания благоприятной среды развития региональной экономики, что из-за специфики региона подразумевает в том числе и усиление потенциала судостроительной и судоремонтной отраслей.

Ключевые слова: судостроение, инвестиции, международное сотрудничество, свободный порт Владивосток

TO THE ISSUE OF HIGH-TECH INDUSTRIES ROLE IN THE ACCELERATED DEVELOPMENT OF THE REGION: SHIPBUILDING AT THE FAR EAST OF RUSSIA AND THE IMPLEMENTATION OF THE FREE PORT VLADIVOSTOK LAW

¹Grivanov R.I., ²Gu Fangjie

¹Vladivostok State University of Economics and Service, Vladivostok, e-mail: grivanov@inbox.ru;

²Dongbei University of Finance and Economics, Dalian, e-mail: gfjnn@163.com

This article focuses on the role of the shipbuilding industry in the economy of the Russian Far East, its position at the current moment, the main risks and prospects of development, which are associated with the economic situation and the Government of the Russian Federation plans to create and develop special economic zones in the region. The role of the private sector and government agencies responsible for the implementation of these plans and their relationship with shipbuilding, ship repair and other closely related sectors of the economy of the Far East. The Free Port Vladivostok Law is a key mechanism for the creation of an enabling environment for regional economic development. Because of the region specifics, it means strengthening the shipbuilding and ship repair industries.

Keywords: shipbuilding, investment, international cooperation, the free port of Vladivostok

Судостроение считается одной из стратегических отраслей российского машиностроения. С одной стороны, предприятия отрасли выполняют оборонный заказ, а с другой, обеспечивают работой сразу несколько смежных сегментов.

Судостроительная отрасль, обладая научно-техническим и производственным потенциалом, играет важную роль во многих смежных отраслях, в экономике государства в целом, а также влияет на обороноспособность и политический вес в мире. Состояние судостроения отражает уровень научно-технического потенциала страны, так как готовая продукция представляет собой совокупность достижений в металлургии, машиностроении, электронике и новейших технологиях.

Это сложная, высокотехнологичная отрасль, имеющая принципиальное значение: это база для решения оборонных и соци-

ально-экономических задач, это спрос на квалифицированные кадры и научные разработки, это дополнительные заказы для российской металлургической промышленности, машиностроения, других секторов промышленности, это мощный ресурс для развития целых регионов Российской Федерации, в том числе и для Приморского края.

Вопрос развития судостроения на Дальнем Востоке России связан с необходимостью создания современного флота. Флот практически не обновлялся последние два десятилетия, в то время как постоянная эксплуатация имеющегося флота приводит к ускоренному его изнашиванию.

Проблема приобрела важное значение из-за намерений российских нефтяных и газовых компаний разработать шельфовые месторождения на острове Сахалин, в Охотском море, на Камчатке и в морях Северного Ледовитого океана. Для выполнения планов

компаниям требуются грузовые суда, танкер для перевозки газа, а также морское оборудование и эксплуатационная платформа для разработки морских месторождений нефти и газа. Стоит отметить, что оффшорное судостроение является новой промышленной сферой производства для России, и для ее развития требуется вмешательство правительства и корпоративная политика, а также значительные инвестиции.

На сегодняшний день состояние судостроительной отрасли на Дальнем Востоке оценивается как неудовлетворительное. Существует ряд факторов, сдерживающих развитие судоремонтного производства на Дальнем Востоке. Основные из них:

1. Судостроительная отрасль ДВО формировалась под задачи массового строительства кораблей Военно-морского флота СССР. При сокращении объемов государственного оборонного заказа с начала 1990-х гг. отрасль осталась с многократно избыточными мощностями. Характерно единичное и мелкосерийное производство, практически отсутствует автоматизация технологических процессов. Предприятия недостаточно технически оснащены, но в то же время на них практически не обновляется оборудование.

2. Не развивается кооперирование между судоремонтными и судостроительными предприятиями, что сдерживает совершенствование структуры этих производств, совместное развитие их специализации и кооперирования. Уровень кооперирования в целом по СРЗ Дальнего Востока никогда не превышал 10%. Также одной из важных причин низкого развития судоремонтного производства является информационная разобщенность. Осуществление кооперированных поставок происходит, как правило, с большими трудностями, даже если они осуществляются в пределах одного экономического района [9].

За последние годы государство приняло значительные меры по улучшению ситуации застоя в судостроении в Приморском крае. Одной из таких мер являются экономические зоны на территории Приморского края с особым юридическим статусом по отношению к остальной территории и льготными экономическими условиями для национальных или иностранных предпринимателей.

Свободный порт Владивосток во многом сыграет важную роль в развитии гражданского судостроения в Приморском крае, особенно рыболовного флота, с учетом своей специфики [8].

Вопросы развития рыбной отрасли и модернизации рыболовного флота об-

суждались экспертным сообществом на заседании специализированного круглого стола, организованном Всероссийским центром изучения общественного мнения. По данным ВЦИОМ, в целом российский рыболовный флот воспринимается как технологически отсталый. Все целевые группы – капитаны, представители рыбопромышленного бизнеса, судостроители и чиновники – ожидают комбинированных действий бизнеса и государства по стимулированию его развития. При этом позиции капитанов, несущих основную ответственность за состояние судов, распределились следующим образом: 2% от числа опрошенных считают техническое состояние своего судна отличным, 13% хорошим, 49% средним, 28% плохим и 8% очень плохим. Директор Департамента обеспечения реализации инвестиционных проектов Минвостокразвития Александр Крутиков заявил, что Минвостокразвития России работает над проектом развития рыбопромышленного судостроения на базе частных верфей в Приморском крае. «Мы работаем над созданием конкурентоспособного продукта для рыбаков. Судно российской постройки не должно быть дороже зарубежных аналогов и при этом уступать им по производительности. Сроки его строительства должны быть гарантированы, а дальнейший сервис удобен и качественен. В Приморском крае есть пять частных судоремонтных и строительных верфей, выразивших желание работать с нами над этим проектом и инвестировать в свое развитие. То есть изначально есть конкурентная среда, которая будет помогать проекту. Мы проанализировали структуру затрат при строительстве нового крупнотоннажного судна для промысла минтая. А по итогам начали переговоры с норвежскими и немецкими производителями специального промыслового, перерабатывающего и холодильного оборудования. Такое оборудование достигает 40–45% в себестоимости судна. Поэтому мы обсуждаем возможность локализации его сборки на Дальнем Востоке. Потенциальные партнеры свой интерес уже подтвердили. Ключевым фактором успеха является режим свободного порта Владивосток, который позволит существенно снизить издержки на всех этапах работы» [4].

На заседании Правительственной комиссии по импортозамещению и Правительственной комиссии по вопросам социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона премьер-министр поручил создать ТОР в г. Большой Камень, которая позволит повысить эффект

от развития судостроения на базе комплекса «Звезда». В ТОР создается первая в России верфь крупнотоннажного судостроения мощностью переработки до 330 тыс. т стали в год. Продуктовую линейку верфи составят высокотехнологичные крупнотоннажные суда, элементы морских и наземных нефтегазовых сооружений, морская техника, суда обслуживающего флота, в том числе ледового класса. Поэтапный ввод в эксплуатацию всего комплекса производств СК «Звезда» будет завершён в конце 2024 г. При этом ввод в эксплуатацию основных производственных мощностей первой очереди строительства запланирован на 2016 г. [1].

Министр промышленности Д.В. Мантуров заявил: «Заявленная нефтегазовыми компаниями потребность в судах и морской технике до 2030 г. суммарно составляет 237 единиц, из них 36 относятся к крупнотоннажному судостроению. Для обеспечения транспортной доступности шельфовых месторождений совместно с Минтрансом, «Совкомфлотом» и «Росатомом» определена потребность в ледокольном флоте. Предприятия отрасли уже выполняют заказы по строительству четырёх дизель-электрических ледоколов, а также трёх новых универсальных атомных ледоколов мощностью 60 МВт, которые будут сдаваться в 2018, 2019 и 2020 гг. Кроме того, принято решение о продлении этой серии ещё на два ледокола, и начато проектирование уникального ледокола мощностью порядка 110 МВт для обеспечения круглогодичной навигации по Северному морскому пути. Что касается обеспечения закупок морской техники, мы включили в соответствующие требования, разработанные с другими ведомствами нормативные акты с учётом механизма, предусмотренного 249 федеральным законом» [5].

По результатам экспертизы Минпромторг формирует план размещения заказов, который выносится на подтверждение комиссии. В соответствии с этим планом нефтегазовые компании на ежеквартальной основе представляют информацию о фактическом размещении судостроительных заказов, и на её основе ведётся реестр их реализации [7].

Как сообщает Минвостокразвития, частные инвестиции в ТОР «Большой камень» составляют 139,88 млрд руб. при бюджетных вложениях в размере 3,15 млрд руб., из них 0,39 млрд руб. на инфраструктуру судостроительного комплекса «Звезда» и 2,75 млрд руб. – на инфраструктуру жилого микрорайона «Таким образом на Дальнем Востоке будут созданы современные высококачественные верфи, где можно будет строить практически любые типы судов. А сама

территория опережающего социально-экономического развития позволяет обеспечить максимально привлекательный налоговый режим для своих резидентов. Сейчас необходимо планировать программу заказов на перспективу, чтобы верфи были максимально загружены после их создания. Мы готовы к планированию заказов любой сложности после 2020 г.», – подчеркнул замглавы Минвостокразвития Кирилл Степанов [1].

Резидентами свободного порта являются такие компании, как ОАО «Находкинский морской рыбный порт», ООО «Корпорация Прим Хуньчунь», ООО «СиЛайф», ООО «Хорал ДВ», ООО «Галф Восток», ООО «Транспортная судоходная компания», ООО «Владивостокский рыбный терминал», деятельность которых непосредственно влияет на развитие судостроительной отрасли и морского транспорта [11].

Рыбный порт Владивостока в лице ООО «Владивостокский рыбный терминал» стал первым из пяти новых резидентов Свободного порта. ООО «Владивостокский рыбный терминал» является отдельным специализированным предприятием ОАО «Владивостокский морской рыбный порт», созданной для обеспечения возможности участия крупнейшего рыбного порта Дальнего Востока в проекте Свободного порта Владивостока. По словам генерального директора ООО «Владивостокский рыбный терминал» Алексея Златкина, ключевым проектом, с которым Рыбный порт «заходит» в Свободный порт, является проект создания современного холодильно-складского комплекса на 35 тыс. т продукции одновременного хранения. В настоящее время Рыбный порт располагает холодильными мощностями на 15 тыс. т [12].

Резидентом Свободного порта Владивосток стала также компания ООО «Композитное кораблестроение». Проект предполагает строительство гражданского флота нового поколения для осуществления морских туристических прогулок. По словам генерального директора ООО «Композитное кораблестроение» Александра Мамонова, компания будет строить именно гражданские суда разных типов: рыболовные, научно-исследовательские, грузопассажирские паромы, прогулочные, скоростные круизные туристические суда и плавучие рестораны. Проект будет способствовать развитию туристической отрасли и федеральной программе импортозамещения – компания собирается создавать скоростные катамараны исключительно на базе отечественных технологий [6].

Находкинский морской рыбный порт стал вторым предприятием городского

округа, подписавшим соглашение с АО «Корпорация развития Дальнего Востока». По информации генерального директора ОАО «Находкинский морской рыбный порт» Дениса Гладкова, в масштабную реконструкцию предполагается вложить порядка 3,9 млрд руб. Созданный на территории компании универсальный перегрузочный комплекс расширит штат персонала на 250 рабочих мест и позволит в три раза увеличить в грузооборот – до трех млн. тонн в год. Проект предполагает строительство холодильно-морозильного комплекса на 10 тыс. т, а также контейнерного терминала с розетками для рефрижераторных контейнеров мощностью 176 тыс. Порт намеревается приобрести пять рефрижераторных контейнерных поездов с грузоподъемностью 2 120 тонн и переоснастить парк кранов и погрузчиков. Внедрение современных технологий приема, хранения и перевалки грузов даст возможность привлечь их новые виды – рыбу, рефрижераторные контейнеры, зерно. Тем самым стивидорная компания создаст условия для развития международных транспортных коридоров «Приморье-1», Транссиб, Северный морской путь и Новый Шелковый путь [3].

«Корпорация Прим Хуньчунь» реализует в Уссурийске проект по созданию комплекса по переработке и хранению рыбной и морской продукции, а также переработке овощей [11].

Компания ООО «СиЛайф» намерена развивать марикультуру в бухте Перевозной акватории залива Петра Великого. Здесь создадут современный береговой комплекс по искусственному воспроизводству и глубокой переработке гидробионтов с торговым, логистическим и производственным сервисом. «В рамках проекта мы построим завод по разведению дальневосточного трепанга, гребешка и мидий. К 2019 г. мы планируем выращивать до 200 т трепанга и 65 т гребешка. Реализация продукции будет вестись как в России, так и за рубежом. Близость основных мировых рынков потребления – Китая, Японии, Кореи и других стран АТР – создает благоприятные условия для экспорта готовой продукции», – рассказал генеральный директор ООО «СиЛайф» Елена Губина [10].

ООО «Хорал ДВ» планирует реализовать в рамках режима Свободный порт Владивосток проект по добыче и переработке рыбы. Генеральный директор ООО «Хорал ДВ» Любовь Горбачева подтверждает, что статус резидента позволяет значительно сократить расходы и даёт возможности для создания производства. Так её предприятие займёт свободную нишу по вылову сарди-

ны, скумбрии, японского анчоуса и тихоокеанского кальмара, о чем давно просит государство. «Мы подали заявку в Свободный порт Владивосток сразу на две компании – одна будет добывать рыбу, а вторая – перерабатывать. Готовую продукцию собираемся сбывать на отечественном рынке, причем по всей России» [2].

ООО «Галф Восток» – намерен открыть производство по сборке из импортных комплектующих и ремонту крупнотоннажных рефрижераторных контейнеров для перевозок скоропортящихся грузов морским, ж/д и автотранспортом из импортных комплектующих. Благодаря льготам и преференциям свободного порта Владивосток появилась возможность провести модернизацию холодильной инфраструктуры Владивостокского рыбного порта.

ООО «Транспортная судоходная компания» с инвестициями в 252,8 млн руб. займется предоставлением логистических и транспортных услуг по грузоперевозке замороженной продукции рефрижераторным флотом [11].

Таким образом, особые зоны, принятые для развития предпринимательства в Приморском крае, в перспективе должны положительно повлиять на инфраструктуру края и морской транспорт в частности. Как следствие, экономическое развитие региона в комплексе не может не повлиять на развитие судостроительной и судоремонтной отраслей, а без их грамотной организации и поддержки может ощутимо замедлиться. Исходя из важности данной темы, мы планируем дальнейшие её исследования и изменение ситуации в связи с продвижением реализации планов по обустройству ОЭЗ на Дальнем Востоке России.

Список литературы

1. Дальневосточные судостроительные верфи после 2020 года готовы принимать заказы любой сложности [Электронный ресурс] // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока – Режим доступа: http://minvostokrazvitia.ru/press-center/news_minvostok/?ELEMENT_ID=4124.
2. Инвесторы подали заявки на 154,6 млрд руб. в рамках Свободного порта Владивосток и дальневосточных ТОРов [Электронный ресурс] // «Интерфакс-Дальний Восток» – Режим доступа: <http://www.interfax-russia.ru/FarEast/print.asp?id=728591&sec=1671&type=news>.
3. Корпорация развития Дальнего Востока подписала три новых соглашения по Свободному порту Владивосток [Электронный ресурс] // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока – Режим доступа: http://minvostokrazvitia.ru/press-center/news_minvostok/?ELEMENT_ID=4248.
4. Минвостокразвития предложит свой подход к развитию рыбопромыслового судостроения в Свободном порту Владивосток [Электронный ресурс] // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока – Режим доступа: http://minvostokrazvitia.ru/press-center/news_minvostok/?ELEMENT_ID=3715.

5. Нефтегазовые компании испытывают потребность в судах и морской технике [Электронный ресурс] // и-Маш. Ресурс Машиностроения – Режим доступа: http://www.i-mash.ru/news/nov_otrasl/74934-neftegazovye-kompanii-ispytyvajut-potrebnost-v.html.
6. Новые резиденты Свободного порта Владивосток инвестируют 1,5 млрд в экономику Приморья [Электронный ресурс] // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока – Режим доступа: http://minvostokrazvitia.ru/press-center/news_minvostok/?ELEMENT_ID=4283.
7. О создании ТОР «Большой Камень»: Совместное заседание Правительственной комиссии по импортозамещению и Правительственной комиссии по вопросам социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона [Электронный ресурс] // Сайт правительства Российской Федерации – Режим доступа: <http://government.ru/news/21140/>
8. Об утверждении требований к обустройству и оборудованию территории свободного порта Владивосток, на которой применяется таможенная процедура свободной таможенной зоны: Приказ Минфина России от 22.04.2016 N 53н [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс». – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_198569/
9. Осипов В.А. Проблемы развития судостроительно-судоремонтного комплекса Дальнего Востока России: монография / В.А. Осипов, И.С. Астафурова, Л.Н Жилина. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2014. – 219 с.
10. Подписаны соглашения с еще четырьмя резидентами Свободного порта Владивосток [Электронный ресурс] // Корпорация развития Дальнего Востока – Режим доступа: <http://www.erdc.ru/news/novosti/9-news/106-korporatsiya-razvitiya-dalnego-vostoka-podpisala-soglasheniya-s-chetyrmya-rezidentami-svobodnogo-porta-vladivostok>.
11. Реестр резидентов свободного порта Владивосток [Электронный ресурс] // Корпорация развития Дальнего Востока – Режим доступа: <http://www.erdc.ru/docs/spv-registry.pdf?v=08.06.2016>.
12. Рыбный порт Владивостока стал резидентом Свободного порта [Электронный ресурс] // ИА «Дейта» – Режим доступа: <http://deita.ru/news/deyta-fish/17.03.2016/5084265-rybnyy-port-vladivostoka-stal-rezidentom-svobodnogo-porta/>
1. Dalnevostochnye sudostroitelnye verfi posle 2020 goda gotovy prinimat zakazy ljuboj slozhnosti [Jelektronnyj resurs] // Ministerstvo Rossijskoj Federacii po razvitiyu Dalnego Vostoka Rezhim dostupa: http://minvostokrazvitia.ru/press-center/news_minvostok/?ELEMENT_ID=4124.
2. Investory podali zavavki na 154, 6 mlrd rub. v ramkah Svobodnogo porta Vladivostok i dalnevostochnyh TORov [Jelektronnyj resurs] // «Interfaks-Dalnij Vostok» Rezhim dostupa: <http://www.interfax-russia.ru/FarEast/print.asp?id=728591&sec=1671&type=news>.
3. Korporacija razvitija Dalnego Vostoka podpisala tri novyh soglasheniya po Svobodnomu portu Vladivostok [Jelektronnyj resurs] // Ministerstvo Rossijskoj Federacii po razvitiyu Dalnego Vostoka Rezhim dostupa: http://minvostokrazvitia.ru/press-center/news_minvostok/?ELEMENT_ID=4248.
4. Minvostokrazvitija predlozhit svoj podhod k razvitiyu rybopromyslovogo sudostroeniya v Svobodnom portu Vladivostok [Jelektronnyj resurs] // Ministerstvo Rossijskoj Federacii po razvitiyu Dalnego Vostoka Rezhim dostupa: http://minvostokrazvitia.ru/press-center/news_minvostok/?ELEMENT_ID=3715.
5. Neftegazovye kompanii ispytyvajut potrebnost v sudah i morskoj tehnikе [Jelektronnyj resurs] // i-Mash. Resurs Mashinostroeniya Rezhim dostupa: http://www.i-mash.ru/news/nov_otrasl/74934-neftegazovye-kompanii-ispytyvajut-potrebnost-v.html.
6. Novye rezidenty Svobodnogo porta Vladivostok investirujut 1,5 mlrd v jekonomiku Primorja [Jelektronnyj resurs] // Ministerstvo Rossijskoj Federacii po razvitiyu Dalnego Vostoka Rezhim dostupa: http://minvostokrazvitia.ru/press-center/news_minvostok/?ELEMENT_ID=4283.
7. O sozdanii TOR «Bolshoj Kamen»: Sovmestnoe zasedanie Pravitelstvennoj komissii po importozameshheniju i Pravitelstvennoj komissii po voprosam socialno-jekonomicheskogo razvitija Dalnego Vostoka i Bajkalskogo regiona [Jelektronnyj resurs] // Sajt pravitelstva Rossijskoj Federacii Rezhim dostupa: <http://government.ru/news/21140/>
8. Ob utverzhenii trebovanij k obustrojstvu i oborudovaniju territorii svobodnogo porta Vladivostok, na kotoroj primenjaetsja tamozhennaja procedura svobodnoj tamozhennoj zony: Priказ Minfina Rossii ot 22.04.2016 N 53n [Jelektronnyj resurs] // SPS «KonsultantPljus». Rezhim dostupa: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_198569/
9. Osipov V.A. Problemy razvitija sudostroitelno-sudoremontnogo kompleksa Dalnego Vostoka Rossii: monografija / V.A. Osipov, I.S. Astafurova, L.N Zhilina. Vladivostok: Izd-vo VGUJeS, 2014. 219 p.
10. Podpisany soglasheniya s eshhe chetyrmya rezidentami Svobodnogo porta Vladivostok [Jelektronnyj resurs] // Korporacija razvitija Dalnego Vostoka Rezhim dostupa: <http://www.erdc.ru/news/novosti/9-news/106-korporatsiya-razvitiya-dalnego-vostoka-podpisala-soglasheniya-s-chetyrmya-rezidentami-svobodnogo-porta-vladivostok>.
11. Reestr rezidentov svobodnogo porta Vladivostok [Jelektronnyj resurs] // Korporacija razvitija Dalnego Vostoka Rezhim dostupa: <http://www.erdc.ru/docs/spv-registry.pdf?v=08.06.2016>.
12. Rybnyj port Vladivostoka stal rezidentom Svobodnogo porta [Jelektronnyj resurs] // IA «Dejta» Rezhim dostupa: <http://deita.ru/news/deyta-fish/17.03.2016/5084265-rybnyy-port-vladivostoka-stal-rezidentom-svobodnogo-porta/>

References