

УДК 330.101.541

## ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СУДОСТРОЕНИЯ РФ С УЧЕТОМ САНКЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ

Г. Ю. Волков

*Кандидат экономических наук, доцент,  
e-mail: mimiya@yandex.ru,  
Южно-Российский институт управления  
Российской академии народного хозяйства  
и государственной службы,  
г. Ростов-на-Дону, Россия*

## PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF SHIPBUILDING IN RUSSIA, GIVEN THE SANCTIONS POLICY

G. Y. Volkov

*Ph. D., associate Professor,  
e-mail: mimiya@yandex.ru,  
ORCID 0000-0001-7723-1524,  
South-Russian Institute of management  
of the Russian Presidential Academy  
of National Economy and Public Administration,  
Rostov-on-don, Russia*

---

**Abstract.** This article attempts to analyze the main problems in the development of domestic shipbuilding as one of the real drivers of import substitution policy under sanctions pressure.

**Keywords:** import substitution; LNG tanker; sanctions; efficiency; sanctions policy; model project.

---

В рамках политики по импортозамещению ниш в экономике РФ после ввода рядом стран антироссийских торгово-экономических санкций, одним из реальных направлений ее реализации было определено развитие отечественного судостроения. При этом особый акцент делался на строительство судов для перевозки сниженного газа, танкеров и ледоколов. Такой выбор был продиктован с одной стороны спецификой российского сырьевого экспорта, с другой стороны планами по максимальному расширению возможностей использования Северного Морского Пути (СМП) в качестве альтернативного морского пути.

Решение относительно строительства российских судов предполагало использование в качестве основного производителя

российскую верфь «Звезда», которая рассматривалась в качестве реального конкурента южнокорейским производителям. Само решение по строительству СПГ-танкеров для «Арктик СПГ-2» представляется в качестве оптимального пути решения не только для реализации программных мер политики импортозамещения, но и увеличение совокупного парка тоннажа российских газозовов.

Типовой проект СПГ-танкера рассчитан на перевозку 145–155 тыс. м<sup>3</sup> сжиженного газа, из которого впоследствии в процессе регазификации можно получить примерно 89–95 млн. м<sup>3</sup> природного газа.

Кроме того, постоянное совершенствование технологий сжижения природного газа способно обеспечить должное место российским разработчикам на ми-

ровом рынке технологий в данном сегменте. В частности, на судах данного типа предполагается установка бортовой системы по регазификации сжиженного газа, что позволит максимально избежать потерь груза в рейсе.

Устойчивый рост спроса на «голубое топливо» в мировом производственном процессе представляется объективным стимулом развития отечественной науки, обслуживающей реальный сектор.

В данной ситуации речь идет не только о реализации основ политики импортозамещения. Одновременно, развитие отечественного судостроения при реализации СПГ-проектов, трансформируется в реальный драйвер для ускоренного развития и модернизации важнейших секторов отечественной экономики: приборостроения, машиностроения, химической, металлургической и т. д.

Первой разработкой в данном направлении можно считать отечественную технологию «мембранной структуры» для резервуара танкера. Как убедительно свидетельствует зарубежный опыт, решить в должном объеме возникающие проблемы без активной поддержки со стороны государства не представляется возможным. Поэтому со стороны государства было принято решение относительно компенсационных выплат от стоимости танкеров компании «Новатэк», при условии постройки данных судов на отечественной верфи.

Согласно предоставленным документам, современный газовоз класса Arc7 для компании «Новатэк» в рамках программы «Арктик СПГ-2» обойдется примерно в сумму в \$383 млн., а первое судно данного класса должно быть сдано в эксплуатацию до 2022г. Всего компания планирует осуществить постройку 14 судов с вводом в эксплуатацию не позднее 2025 г.

Однако специалисты вынуждены признать тот факт, что часть комплектующих и наиболее сложных узлов и механизмов придется заказывать на предприятиях

Южной Кореи, поскольку их производство в России пока невозможно.

Совокупный портфель заказов «Звезды» только по итогам второго полугодия 2018года увеличился до 37 судов. Основным заказчиком является «Роснефть», заказавшая для собственных нужд 26 судов, в числе которых 12 танкеров ледового класса Arc6 и Arc7 и 10 танкеров класса «Афра-макс».

Компания «Газпром» заказало постройку 3 судов снабжения, 1 для перевозки персонала для буровых установок и 1 судно универсального типа.

В рамках реализации программы по расширению имеющегося тоннажа ФГУП «Росморпорт» заказало 1 ледокол с низкой осадкой, причем в рамках заключенного контракта предусмотрен опцион на постройку еще 3 судов аналогичного типа.

Для увеличения совокупного тоннажа компания «Совкомфлот» заключила контракты на постройку 2 танкеров класса «Афра-макс» и 3 среднетоннажных танкеров класса «MR».

Вопреки требованиям сторонников неолиберализма относительно исключения государства из экономики, именно благодаря выделению государственных средств в рамках прямого субсидирования проекта, было принято решение относительно строительства судов на отечественной верфи, а не простой покупки у крупнейших зарубежных судостроительных компаний.

В данном моменте, однако, скрывается достаточно серьезный деструктивный момент, который можно обозначить как «временной фактор». Суть его заключается в том, что в процессах собственных технологических разработок и внедрения полученных результатов в производственный цикл изначально заложен определенный временной интервал. Однако его продолжительность, даже при условии минимальности, достаточна, чтобы опосредовать значительное отставание от конкурентов.

При решении данной проблемы возникает необходимость совмещения двух составных: технологических разработок и временного фактора. Решением данной проблемы видится в разработке своего рода «гибридной стратегии», в рамках которых допускается освоение новых технологий с одновременным минимальным «точечным импортом» по ограниченному ряду позиций.

При таком подходе возможно одновременное решение двойственной задачи: обеспечение стабильных темпов роста объемов внутреннего производства и возрождение собственного судостроения, которое, в свою очередь может рассматриваться в качестве реального драйвера для российской экономики.

В процессах глобализации в качестве действенного решения используется процесс импортных закупок для обеспечения непрерывности производственного цикла. Такой подход для России, оказавшейся в непростой ситуации санкционного давления, оказался неприемлемым.

Именно поэтому решение обозначенной проблемы носит достаточно специфический характер.

Учитывая тот факт, что согласно опубликованным данным, рыночная стоимость танкера класса Arc7 составляет примерно \$315 млн, «Минпромторг» готов осуществить компенсационные выплаты судоверфи «Звезда» 30 % от заявленной стоимости.

В качестве рисков специалисты выделяют возможность нарушения сроков постройки и возможное удорожание стоимости проекта в случае неполной загрузки производственных мощностей.

Организация господдержки путем выделения субсидий многие аналитики расценивают не столько как экономическое, сколько как политическое, поскольку в условиях отказа от субсидирования, заказы будут размещены на азиатских верфях, что практически приведет к срыву составляющих политики импортозамещения.

Наглядным примером мультипликативного эффекта развития судостроительного сегмента может служить разработка и производство на производственных площадях компании «Курганхиммаш» первой партии офшорных танк-контейнеров для компании ПАО «Газпром нефть», которые до этого момента в РФ не производились.

Отличительными чертами данной товарной позиции является возможность использования ее для транспортировки опасного груза (36 % соляной кислоты) основными видами транспорта, используемого в процессах международной перевозки: морского, железнодорожного и автомобильного и использование в рамках способа доставки «от двери до двери» без промежуточной перетарки. Данный момент особенно важен при организации необходимых мер безопасности в процессах транспортировки и хранения.

Произведенные контейнеры по типу конструкции полностью соответствуют требованиям «Таможенной конвенции», а весь процесс испытаний осуществлялся в рамках жестких требований Российского морского регистра судоходства.

В августе 2018 г. предприятием «Ижорские заводы» был заключен договор с АО «СПМБМ «Малахит», согласно которому предприятие должно было выполнить составную часть опытно-конструкторских работ для производства и испытаний опытного образца манифольда (устройства, предназначенного для сбора и последующего распределения по системе трубопроводов добываемых со скважин потока углеводородов) и донной опорной плиты с интегрированной защитой.

Соглашение было заключено в рамках реализации Государственной программы «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013–2030 годы».

На заводе «Трубодеталь» г. Челябинска, была успешно произведена первая партия отечественных термокейсов для

использования при разработке Новопортовского нефтегазоконденсатного месторождения на Ямале, а сама разработка инженеров данного производственного объединения была запатентована Федеральной службой по интеллектуальной собственности.

Данное производственное объединение в сотрудничестве с предприятием «Выксунский металлургический завод» предлагает российским нефтяникам теплоизолирующие направления больших, чем существующие импортные аналоги, с диаметром внутренней трубы до 630 мм.

Нами были приведены точечные примеры развития российского реального сектора промышленного производства, непосредственно связанные с морской отраслью. Дальнейшее развитие морской отрасли в рамках политики импортозамещения может обеспечить должный переход к собственному производству и минимизации импортной зависимости российской экономики.

© Волков Г. Ю., 2019.