РАЗВИТИЕ СУДОСТРОЕНИЯ КАК ИМПУЛЬС ДЛЯ РОСТА ЭКОНОМИКИ РОССИИ



Финский залив в День ВМФ: когда каждый корабль — часть единого ритма

Судостроительная отрасль характерна своей наукоемкостью и ресурсозатратностью. Чаще всего эти два показателя использует не в положительном ключе, при этом мультипликативный эффект от развития отрасли говорит о том, что наукоемкость и ресурсозатратность играют только положительную роль в долгосрочной перспективе. Не смотря на низкую отраслевую рентабельность, развитие судостроения стимулирует рост в множестве других сфер. К примеру, развитие торгового флота не только дает толчок машиностроению или металлургии, но и направлениям, чьи товары будут перевозиться по морю и рекам. Постройка балкеров гарантирует большие объемы перевозок угля, зерна или руда. Увеличение количества танкеров обеспечит возможность роста нефтяного экспорта, а создание сейнеров или траулеров поможет наполнить российский рынок отечественными морепродуктами. По оценкам Организации экономического сотрудничества и развития (OECD), каждый 1 доллар стоимости, созданный в судостроении, привлекает 2-3 доллара в промышленной цепочке поставок и 3-5 долларов в рамках всей морской экономической экосистеме. Все эти примеры показывают, как сильно коррелируют отрасли друг с другом: развитие одного направления непременно становится причиной развития и другого.

Иногда рост происходит в совсем неочевидных сферах. Благодаря реализации объединенной судостроительной корпорацией жилищной программы для своих работников специалисты судостроения остаются жить и работать в родных регионах. Комплексный механизм способствует закреплению молодежи у себя на родине и вносит неоспоримый вклад в стимулирование строительной отрасли, а также в рост объема жилищного строительства. Например, в Архангельской области, где сосредоточена значительная часть программы, за пять лет было введено свыше 2 миллионов квадратных метров жилья.

НЕОБХОДИМОСТЬ УКРЕПЛЕНИЯ МОЩИ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА РОССИИ

Немалое значение имеет увеличение не только торговых, промысловых или грузовых судов, но и военных. В период перехода мира к многополярности надежный и мощный флот является стабильностью и гарантом работы торговых судов. Военно-морской флот России выступает необходимым подспорьем для защиты транспортных коридоров нашей страны и торговых узлов за пределами территории России. Между прочим, именно с этой целью корабли и имели свое предназначение во время своего создания и популизации. Уже в конце 17-го века поняли тесную взаимосвязь между торговлей и военной мощью, и в селе Дединове на Оке был построен 26-пушечный корабль «Орел». Его основной задачей была охрана русских торговых судов на Волге и Каспийском море, а также сопровождение купеческих караванов в рамках торгового соглашения с Персией. Спустя 3 века актуальность сопровождения не пропала. Из-за нелигитимных попыток стран Запада бороться с так называемым ими «теневым флотом» Балтийский флот перешел к практике постоянного военного сопровождения гражданских судов для защиты от незаконных досмотров и задержаний. Полную готовность защиты своих экономических и политических интересов продемонстрировали обеспечением «Адмиралом Григоровичем» безопасного прохода танкеров через Ла-Манш. Как оказалось позже, не безосновательно нашей стране пришлось вернуться к практике сопровождения ВМФ. В начале сентября этого года Норвегия незаконно задержала российское научно-исследовательское судно «Профессор Молчанов». Этот вопиющий и пиратский инцидент полностью продемонстрировал необходимость и дальше продолжать сопровождение и защиту российских судов в целях поддержания стабильного развития и роста экономики страны.

КРУГЛОГОДИЧНАЯ НАВИГАЦИЯ ПО СМП

В начале сентября текущего года «на полях» Восточного экономического форума (ВЭФ-26) Владимир Путин заявил, что Россия сделает круглогодичную навигацию по Трансарктическому транспортному коридору (ТТК), который включает Северный морской путь. В настоящее время строится 3 атомных ледокола по проекту 22220: «Чукотка», «Ленинград» и «Сталинград» - и еще один сверхмощный ледокол передового проекта «Лидер». На сегодняшний день мощностей уже достаточно для круглогодичной навигации, а при достройке атомных и сверхмощного ледокола можно будет позволить нарастить дополнительный грузопоток через ТТК. При этом только пополнение нужного количества ледоколов недостаточно. Помимо готовности транспортных и сервисных компаний к круглогодичной навигации, необходимо существование подспорья на суше. В приоритетной работе создание поисково-спасательных центров вдоль арктического побережья нашей страны. Центры оснащены всем необходимым оборудованием, профессиональными спасателями и медицинским персоналом. На данный момент такие центры уже открыты в Нарьян-Маре, Сабетте, Дудинке и Певеке. Помощник Президента России, Председатель Морской коллегии РФ Николай Патрушев лично посещает эти центры и оказывает содействие в их развитии. Помимо этого, чтобы экономическая составляющая круглогодичной навигации не уходила на второй план, ведутся дноуглубительные работы, расширение портовых возможностей и подвод железных дорог к побережью.

СУДОСТРОЕНИЕ КАК ОБЩАЯ ТОЧКА ДИАЛОГА МЕЖДУ СТРАНАМИ

В условиях глобализации отрасль все чаще выступает не как арена для соперничества, а как уникальная площадка для диалога и практической кооперации. По линии Индии образовалось одно из наиболее перспективных и неосвоенных направлений для сотрудничества. Российские университеты с каждым годом увеличивают направления подготовки для будущих индийских специалистов. Российская сторона активно предлагает индийским партнерам совместно работать над развитием и использованием коридора север-юг и СМП. Кроме того, Индия заявляет о готовности предоставить производственные линии в течение 2-3 лет для общих проектов. В основе взаимодействия лежат суда смешанного плавания «река-море», химические танкеры, а также сотрудничество в области «зеленого» судостроения. Помимо прочего индийские верфи ведут переговоры о строительстве четырех неядерных ледоколов для России.

В ходе рабочего визита в Китай, Помощник Президента России, Николай Патрушев подчеркнул, что странам предстоит сообща выстроить новую, демократическую логику таких отношений, в том числе на море, где сходятся вопросы стратегической стабильности, энергетической и продовольственной безопасности, логистики и защиты наших общих экономических интересов. В первую очередь Николай Патрушев поделился с китайскими партнерами о проекте ТТК, добавив, что скоординированное развитие проекта ТТК совместно с китайским проектом концепции Морского шелкового пути способно изменить мировую геоэкономическую карту, сделав морскую торговлю более дешевой, более доступной и защищенной от любых рисков, в том числе военной эскалации, пиратства и санкций. Общей задачей российская сторона назвала обеспечением транспортного суверенитета России и Китая, в первую очередь на северном, арктическом направлении. Как сообщил Патрушев, Президентом России В.В. Путиным поставлена задача оперативно завершить разработку комплексного проекта развития Арктики и Трансарктического транспортного коридора и приступить к его реализации. «В данный момент в рамках проекта формируется финансово-экономическая модель, предусматривающая привлечение средств фондового рынка, концессий, а также иностранных инвестиций» - дал комментарий Помощник Президента России о ходе работ развития ТТК. Отдельно Николай Патрушев пригласил китайских партнеров к изучению модели создания цифровых верфей, приведя в качестве примера проект, который реализуется на Онежском судостроительно-судоремонтном заводе. Председатель Морской коллегии считает возможным создание единых стандартов цифровых двойников судов между Россией и Китаем.

СУДОСТРОЕНИЕ КАК «ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ» ФАКТОР

Помимо важной роли в геополитике, судостроение имеет большое значение в качественном изменении жизни населения страны. Судостроительные предприятия нередко формируют целые промышленные кластеры, которые становятся точками роста для целых регионов. Работа СК «Звезда» на Дальнем Востоке, ряд заводов Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) в Ленинградской области, «Вымпел» с «Верфь братьев Нобель» в Ярославской области и «ССЗ Лотос» с заводом «Красные Баррикады» в Астраханской области образуют кластеры, которые влекут за собой модернизацию транспортной, энергетической и социальной инфраструктуры в регионе, а также привлечение инвестиций и развитие смежных производств. Отсюда следует, что судостроение является одним из полноценных драйверов развития России, а также решает целый ряд государственных задач:

- **Экономический рост**
- **Технологическое лидерство**
- **Социальная стабильность**
- **Национальная безопасность**
- **Экономический суверенитет**

Аношин Александр