

УДК 338.242

## К ВОПРОСУ О СТРУКТУРЕ ПЕТЕРБУРГСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ TO THE QUESTION ABOUT ST. PETERSBURG SHIPBUILDING STRUCTURE

©Горин Е. А.

д-р экон. наук

Институт проблем региональной экономики РАН  
Санкт-Петербург, Россия, [gorin\\_ea@mail.ru](mailto:gorin_ea@mail.ru)

©Gorin E.

Dr. habil., Institute of Regional Economic Problems of RAS  
St. Petersburg, Russia, [gorin\\_ea@mail.ru](mailto:gorin_ea@mail.ru)

*Аннотация.* Рассмотрено формирование территориально обособленной группы предприятий, ориентированных на строительство, модернизацию и ремонт судов и кораблей в акватории петербургского морского порта и прилегающих территорий. Обсуждаются основные производственные характеристики возможной интегрированной структуры.

*Abstract.* The forming a geographically isolated group of businesses focused on construction, modernization and repair of ships and vessels in the water area of St. Petersburg sea port and the adjacent territories are considered. The main production characteristics of possible integrated structure are discussed.

*Ключевые слова:* судостроение, производственный комплекс, организационная структура, технологическая оптимизация.

*Keywords:* shipbuilding, industrial complex, organizational structure, process optimization.

В силу постоянной трансформации глобальных рынков продолжается реструктуризация и изменение корпоративной структуры, территориальное перераспределение производственных мощностей практически во всех странах. Эти процессы затрагивают и российскую экономику, в значительной степени определяют производственную оптимизацию, образование инновационно-технологических комплексов и обеспечение эффективной финансовой политики.

На отечественном судостроении в силу ряда причин слабо отражаются эти изменения, что ограничивает формирование рыночной стратегии отрасли, а также выбора наиболее эффективных форм ее функционирования, особенно в условиях осложняющихся позиций России на мировом рынке.

Несмотря на наличие в России и, в частности в Санкт-Петербурге, значительного промышленного и научного машиностроительного потенциала, доля российского судостроения в ежегодном объеме мирового рынка не превышает 0,5%, а это значит, что отечественное судостроительное сообщество не способно оказывать значимое влияние на характер трендов развития глобального рынка морской индустрии. На мировых рынках судостроения в настоящее время происходят значительные изменения, которые связаны с оптимизацией производственно-технологических процессов (появление типового дизайна и типовых проектов, модульное конструирование, управление жизненным циклом изделий и внедрение автоматизированных систем проектирования и управления, массовое использование современных информационно-вычислительных систем, стремление к

экологичности и экономичности создаваемых объектов). Формируются новые требования к производству и к самой продукции, включающие повышенные критерии по энергоэффективности, охране природы, интеллектуальному оснащению и сокращению обслуживающего персонала. Эти изменения ведут к перераспределению позиций участников отрасли, а также формированию новых перспективных ниш специализации и ставят жесткие условия для сохранения позиций отечественного судостроения и петербургских предприятий этой отрасли.

Санкт–Петербург имеет длительную историю развития судостроения, которое последовательно прошло через несколько стадий роста, каждый из которых сопровождался значительными изменениями в структуре производственных мощностей и технологических возможностях. Исторически город всегда выступал главным судостроительным центром страны, где регулярно реализовывались передовые производственные проекты морской техники.

Санкт–Петербург может претендовать на формирование современного конкурентоспособного судостроительного комплекса и дальнейшую концентрацию смежных производственных предприятий, в том числе в металлообработке, приборостроении и других сферах. К предпосылкам успешной деятельности подобного комплекса могут быть отнесены не только достойная история развития и богатые традиции, но также развитый рынок труда, географическое расположение и наличие всех звеньев цепи создания добавленной стоимости, в том числе ведущих научно–исследовательских институтов, конструкторских бюро, разнопрофильных производств и поставщиков [1].

Судостроение — одна из наиболее значимых промышленных отраслей в экономике города. Возможные осложнения состояния судостроительных и смежных предприятий могут привести к ухудшению показателей социально–экономического развития Санкт–Петербурга. Причем, потенциал этой отрасли на территории Санкт–Петербурга является уникальным и включает 43 предприятия, в том числе по категории «судостроение и судоремонт» — 8, с общей численностью занятых более 42 тыс. чел., что составляет около 20% от общего числа занятых на обрабатывающих производствах города. Объем продукции, производимой на судостроительных предприятиях города — около 4% от ВРП, а доля в обрабатывающих производствах — около 18%. В Санкт–Петербурге сосредоточено до 90% научного и проектного потенциала отрасли, что в принципе обеспечивает внедрение инноваций и организацию новых разработок.

В городе представлены все типы предприятий, формирующих полный цикл создания добавленной стоимости в судостроении и кораблестроении. Среди проблем — недостаточная координация предприятий внутри производственной цепи, отсутствие обоснованной и согласованной политики по увеличению конкурентоспособности, распределению заказов и ценообразованию. К сожалению, слабо реализуются существующие в мировой практике высокотехнологичные подходы к постройке судов, в том числе современные методы проектирования, методы крупноблочного строительства, технологии изготовления узлов и элементов из нетрадиционных материалов [2].

Одновременно, высокая концентрация судостроительных и смежных предприятий в Санкт–Петербурге создает уникальную возможность для формирования замкнутого цикла создания добавленной стоимости при производстве конечной продукции кораблестроения и судостроения, что может способствовать улучшению конкурентных позиций отрасли в целом: (а) наличие всех компонентов производства — машиностроительных и сборочных производств, изготовителей компонентов различных уровней, обслуживающих и смежных секторов; (б) высокий кадровый потенциал: профильные вузы, кадровая подготовка для смежных секторов; (в) инфраструктурные возможности строительства и ремонта надводных и подводных кораблей всех классов; (г) финансовая инфраструктура, с помощью которой

можно привлечь инвестиции в отрасль; (д) наличие научно-технической базы, представленной, в частности, шестью крупными конструкторскими бюро.

Достаточно длительную историю имеет полемика вокруг перспективы использования территорий, занимаемых судостроительными предприятиями в прибрежной части Санкт-Петербурга [3]. Дополняют картину примыкающие к устью Невы островные территории грузового порта в Адмиралтейском районе и территории вблизи Кожевенной линии на Васильевском острове. Верфи традиционно располагались в устье Невы, а в XX веке их перемещение из развивающегося городского центра, начатое освобождением территории Адмиралтейства, прекратилось. В своем большинстве находящиеся здесь предприятия давно остановились в своем развитии, а здания используются как склады. Что касается петербургского судостроительного комплекса, занимающего ведущее место в создании отечественной морской техники и играющего заметную роль в экономике города, то целесообразность не только территориальной, но и его коренной технологической модернизации и оптимизации структуры, давно не вызывает сомнений [4].

Очевидно, что перспективы дальнейшего движения в этом вопросе определяются необходимостью решения (или отсутствием такой необходимости) двух задач: (1). оптимальной территориальной трансформации ради социально-экономического и инфраструктурного развития; (2). сохранением петербургского судостроительного производства или его воссозданием на современной организационно-технологической платформе [5].

Обе эти задачи взаимосвязаны и отягощены классической нехваткой адекватных идей и ресурсов, в первую очередь, финансовых, хотя могли бы привести к существенному изменению городской среды и улучшению качества жизненного пространства. Территории, занимаемые сегодня крупнейшими петербургскими судостроительными предприятиями в дельте реки Нева, наиболее интересны для креативного преобразования топологии центра города [6].

Сегодняшнее состояние основных фондов ОАО «Адмиралтейские верфи», старейшего судостроительного предприятия России, традиционная для прошлого века технология постройки судов и кораблей, в первую очередь, коммерческих, приводят к неудовлетворительным, по сравнению с зарубежными конкурентами, показателям по продолжительности строительства, удельной трудоемкости обработки металла и общей рентабельности производства [7, с. 575]. Предприятие занимает территорию площадью 62,6 га и имеет береговую линию реки Нева длиной 2,5 км. Причем, проработка различных вариантов реконструкции комплекса надводного судостроения показала, что в результате только технического перевооружения производств без радикальных изменений в схеме генплана размещения основных технологических объектов нельзя достичь удовлетворительных технико-экономических показателей работы предприятия [7, с. 577], в то время как радикальная реконструкция может обеспечить конкурентоспособность, по меньшей мере на европейском судостроительном рынке [8].

Что касается ОАО «Судостроительный завод „Северная верфь“», то в период 70–80-х гг. прошлого века здесь были выполнены значительные объемы работ по совершенствованию организационно-технологической структуры, реконструирована достроечная набережная длиной 576 м при общей протяженности 870 м с глубинами до 10 м [7, с. 602]. На верфи возможно строительство одновременно до восьми различных проектов судов и кораблей, причем на четырех стапельных местах в крытом отапливаемом эллинге размещаются судовые корпуса длиной до 170 м и шириной до 21 м.

В течение последних 25 лет постоянно рассматривался вопрос о реструктуризации петербургского судостроения, о строительстве современной верфи сборочного типа сначала — на территории ОАО «Судостроительный завод „Северная верфь“», затем — в районе города Приморск в Выборгском районе Ленинградской области и на острове Котлин.

Был проведен анализ различных вариантов размещения для новой верфи сборочного типа, включая ОАО «Кронштадтский морской завод МО РФ», и принято решение о развитии территории ОАО «Судостроительный завод „Северная верфь“» с превращением предприятия в такую суперверфь. С этой целью в свое время был подготовлен инвестиционный проект «Верфи Санкт–Петербурга», который был включен распоряжением губернатора Санкт–Петербурга от 01.06.1998 № 508-р в число приоритетных городских проектов, стал составной частью программы реструктуризации петербургских предприятий оборонной направленности [9], но в силу различных причин в дальнейшем не был реализован.

Идея создания новых судостроительных мощностей на основе коренной модернизации ОАО «Судостроительный завод „Северная верфь“» сохранилась до настоящего времени [10], несмотря на стесненное территориальное расположение этого предприятия в примыкающей к торговому порту промышленной зоне Кировского района.

Более того, в 2016 году было принято решение о коренной модернизации ОАО «Судостроительный завод „Северная верфь“». В соответствии с разработанным проектом предусматривается создание на территории предприятия новых мощностей со стоимостью более 26 млрд руб. под эгидой ОАО «Объединенная судостроительная корпорация».

До конца 2018 года предстоит соорудить стапельную плиту длиной до 240 м с эллингом с объектами транспортной и энергетической инфраструктуры; мощным крановым оборудованием. Далее, второй этап строительства включает реконструкцию и техническое перевооружение ряда действующих цехов без остановки производства.

Возможности предприятия после завершения модернизации с учетом кооперации оцениваются в 80 тыс. т обрабатываемого металла. Существует и перспективный план дальнейшего развития производственных возможностей предприятия до 2024 года.

Следует напомнить, что непосредственно в сфере строительства судов и кораблей задействованы шесть предприятий, находящихся на территории города: ОАО «Адмиралтейские верфи» (строительство и ремонт подводных лодок, строительство танкеров и специальных судов), ОАО «Судостроительный завод „Северная верфь“» (строительство средних боевых кораблей, гражданских транспортных и вспомогательных судов), ОАО «Средне–Невский судостроительный завод» (строительство малотоннажных и специальных судов), ООО «Балтийский завод–судостроение» (строительство атомных ледоколов, транспортных и научно–исследовательских судов, больших боевых кораблей), ОАО «СФ „Алмаз“» (строительство малых боевых кораблей), ОАО «Морской завод „Алмаз“» (строительство маломерных судов и катеров), а также имеются два судоремонтных предприятия: ОАО «Кронштадтский морской завод» и ОАО «Канонерский судоремонтный завод».

Наряду с указанной модернизацией ОАО «Судостроительный завод „Северная верфь“» может рассматриваться создание территориального интегрированного судостроительного комплекса в рамках территории петербургского Большого порта. Предприятия, кроме ОАО «Судостроительный завод „Северная верфь“», которые могли бы составить основу такого комплекса: ЗАО «Канонерский судоремонтный завод», ОАО «Адмиралтейские верфи», ЗАО «Завод „Киров–Энергомаш“» и ЗАО «Тетрамет». В данном случае сложившийся профиль деятельности, текущая загрузка и структура собственности являются предметом отдельного обсуждения.

Кратко отметим возможности близких по профилю предприятий. В первую очередь, это — ЗАО «Канонерский судоремонтный завод», который предоставляет все виды ремонта корпусных конструкций и оснащен тремя доками, наибольший из которых имеет полезные размеры 246×32 м и грузоподъемность 35,6 тыс. т. Причалы общей протяженностью 1350 м способны принимать суда с осадкой до 10 м и оборудованы кранами с грузоподъемностью до 32 т.

Для организации специализированного производства по изготовлению и подготовке к монтажу оборудования и конструкций энергетических установок для новых заказов, планируемых к постройке на АО «СЗ „Северная верфь“» по причине стесненности и использования части территории предприятия арендаторами, можно рассматривать вариант использования части площадей бывшего турбинного производства ОАО «Кировский завод», где сейчас расположены два его дочерних предприятия: ЗАО «Завод „Киров–Энергомаш“» и ЗАО «Тетрамет».

Сегодня ЗАО «Завод „Киров–Энергомаш“» специализируется на производстве и модернизации энергетического оборудования, в том числе для кораблей и атомных ледоколов, а ЗАО «Тетрамет», образованное в 1994 году, изготавливает сложные детали для предприятий машиностроения, а также имеет в своем распоряжении три причала общей длиной 337 м с глубинами до 7 м и осуществляет перевалку генеральных грузов и черных металлов.

Судостроительный комплекс на основе интеграции и кооперации производственных, технологических и территориальных возможностей указанных предприятий в форме их объединения или с формированием специального управляющего звена мог бы успешно решать усложняющиеся задачи в сферах надводного и подводного кораблестроения, строительства гражданского флота и судоремонта, а также судового энергетического машиностроения, а после соответствующей реконструкции и технологической оптимизации реально составить конкуренцию существующим европейским верфям.

*Выполнено в рамках НИР № ГР 01201452393 по теме «Комплексное исследование пространственного развития регионов России: выявление тенденций и закономерностей региональной экономики в условиях трансформации социально-экономического пространства».*

*Список литературы:*

1. Горин Е. А., Смирнов Ю. В. Судостроение: ситуация на мировом рынке и российские проблемы // Морской вестник. 2003. №4 (8). С. 7-12.
2. Горин Е. А., Чернов К. С. Мировое судоходство и морская техника. Проекты и технологии // Морской вестник. 2016. №1 (57). С. 119-124.
3. Горин Е. А., Смирнов Ю. В. О формировании оптимальной структуры судостроительной отрасли в Санкт-Петербурге // Инновации. 2000. №3-4 (30-31). С. 56-59.
4. Горин Е. А., Горбач В. Д., Смирнов Ю. В. Интеграционные решения при реформировании петербургского судостроительного комплекса // Судостроение. 2001. №4. С. 24-26.
5. Горин Е. А., Кузнецов С. В., Смирнов Ю. В. Реформирование промышленности и реорганизация управления на региональном уровне // Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития. 2001. №2 (8). С. 46-52.
6. Горин Е. А., Кузнецов С. В., Красиков А. А. Пространственно-социальная модернизация депрессивных районов крупных городов // Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития. 2015. №4 (49). С. 52-58.
7. Проекты и верфи. Том 2. СПб: ЦТСС, 2009. 868 с.
8. Логачев С. И., Чугунов В. В., Горин Е. А. Мировое судостроение: современное состояние и перспективы развития. СПб: Мор Вест, 2009. 544 с.
9. Горин Е. А., Горбач В. Д., Ситников А. Н., Смирнов Ю. В. Перспектива развития основных верфей Санкт-Петербурга // Морской журнал. 1998. №2/3. С. 6-8.
10. Таратонов Ю. Н. Верфи Санкт-Петербурга: новая версия // Морской вестник. 2014. №4 (52). С. 23-24.

*References:*

1. Gorin, E. A., & Smirnov, Yu. V. (2003). Sudostroenie: situatsiya na mirovom rynke i rossiiskie problemy. *Morskoi vestnik*, (4), 7-12
2. Gorin, E. A., & Chernov, K. S. (2016). Mirovoe sudokhodstvo i morskaya tekhnika. Proekty i tekhnologii. *Morskoi vestnik*, (1), 119-124.
3. Gorin, E. A., & Smirnov, Yu. V. (2000). O formirovanii optimalnoi struktury sudostroitelnoi otrasli v Sankt-Peterburge. *Innovatsii*, (3-4), 56-59
4. Gorin, E. A., Gorbach, V. D., & Smirnov, Yu. V. (2001). Integratsionnye resheniya pri reformirovanii peterburgskogo sudostroitelnogo kompleksa. *Sudostroenie*, (4), 24-26
5. Gorin, E. A., Kuznetsov, S. V., & Smirnov, Yu. V. (2001). Reformirovanie promyshlennosti i reorganizatsiya upravleniya na regionalnom urovne. *Ekonomika Severo-Zapada: problemy i perspektivy razvitiya*, (2), 46-52
6. Gorin, E. A., Kuznetsov, S. V., & Krasikov, A. A. (2015). Prostranstvenno-sotsialnaya modernizatsiya depressivnykh raionov krupnykh gorodov. *Ekonomika Severo-Zapada: problemy i perspektivy razvitiya*, (4), 52-58
7. Proekty i verfi. V. 2. St. Petersburg, TsTSS, 2009, 868
8. Logachev, S. I., Chugunov, V. V., & Gorin, E. A. (2009). Mirovoe sudostroenie: sovremennoe sostoyanie i perspektivy razvitiya. St. Petersburg, Mor Vest, 544
9. Gorin, E. A., Gorbach, V. D., Sitnikov, A. N., & Smirnov, Yu. V. (1998). Perspektiva razvitiya osnovnykh verfei Sankt-Peterburga. *Morskoi zhurnal*, (2/3), 6-8
10. Taratonov, Yu. N. (2014). Verfi Sankt-Peterburga: novaya versiya. *Morskoi vestnik*, (4), 23-24

*Работа поступила  
в редакцию 11.05.2017 г.*

*Принята к публикации  
15.05.2017 г.*

---

*Ссылка для цитирования:*

Горин Е. А. К вопросу о структуре петербургского судостроения // Бюллетень науки и практики. Электрон. журн. 2017. №6 (19). С. 225-230. Режим доступа: <http://www.bulletennauki.com/gorin-e> (дата обращения 15.06.2017).

*Cite as (APA):*

Gorin, E. (2017). To the question about St. Petersburg shipbuilding structure. *Bulletin of Science and Practice*, (6), 225-230