

ПРОБЛЕМЫ КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ И ОКЕАНОТЕХНИКИ

УДК 629.5 01

Май Ван Куан, Нгуен Дык Тхинь

СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СУДОСТРОЕНИЯ ВЬЕТНАМА

Социалистическая республика Вьетнам

Анализируется состояние судостроительной промышленности Вьетнама, в том числе такие аспекты, как состояние крупных судоверфей, их мощности и объемы производства за последние годы; основные типы построенных судов; основные заказчики и т.д. Также рассмотрены перспективы развития судостроения как одной из главных отраслей промышленности Вьетнама.

Ключевые слова: вьетнамское судостроение, вьетнамские судоверфи, объем производства, экономика Вьетнама.

Основные сведения о географических и экономических условиях Вьетнама. Роль морских перевозок в общей экономической системе страны

Вьетнам – страна в Юго-Восточной Азии, расположенная на полуострове Индокитай. На западе граничит с Лаосом и Камбоджой, на севере – с Китаем, с востока и юга омывается Южно-Китайским морем. Протяженность прибрежной зоны и наличие большого количества островов обусловили особую важность водного транспорта для страны.

Общая длина береговой линии равна 3260 км. Вьетнам располагается на пересечении морских путей из Индийского океана в Тихий, и отличается развитой и постоянно совершенствующейся инфраструктурой морского транспорта, состоящей из системы морских портов, внутренних и международных аэропортов, сетей государственных и трансазиатских транспортных путей.

Благодаря благоприятным геополитическим условиям, богатым природным и трудовым ресурсам и политике реформ Вьетнам превратился в государство, обладающее экспортным преимуществом по тропическим и морским продуктам.

Годовой прирост ВВП Вьетнама достиг около 8% в период с 1990 по 1997 гг. и около 7% с 2000 по 2005 гг. что делает Вьетнам одной из самых быстрорастущих экономик мира. Прирост оставался высоким даже в условиях мирового финансового кризиса, сократившись в 2010 г. до 6,8%.

С 7 января 2007 г. Вьетнам является официальным членом ВТО. В 2007 г. прирост ВВП Вьетнама составил 8,44%, сделав Вьетнам третьим по этому показателю в Азии после Китая и Индии.

Целью экономики Вьетнама является достижение к 2020 году статуса промышленной страны. Потребности в импорте современных машин и основных строительных материалов будут увеличиваться. Сложными задачами являются сдерживание и снижение торгового дефицита в ближайшие годы.

В связи с экономическим ростом, увеличивается количество грузов, перевозимых через вьетнамские порты. В 2008 г. оно составило 143,6 млн т. На рис. 1 – 6 приведено количество судов, проходящих через вьетнамские порты, а также количество перевозимых через вьетнамские порты грузов. Данные графики показывают, что водный транспорт является

главным транспортом для Вьетнама. Однако по состоянию на 2009 г. транспортный флот Вьетнама составляет около 1600 судов различных типов с суммарным дедвейтом 6,2 млн DWT, обслуживает только 20% спроса на морские перевозки во Вьетнаме. Поэтому судостроительная отрасль играет значительную роль для вьетнамской экономики.



Рис. 1. Количество судов, проходящих через порты Вьетнама за год



Рис. 2. Грузооборот импорта, проходящий через порты Вьетнама за год



Рис. 3. Внутриконтинентальный грузооборот, проходящий через порты Вьетнама за год



Рис. 4. Количество контейнеров TEU, проходящих через порты Вьетнама за год



Рис. 5. Грузооборот экспорта, проходящий через порты Вьетнама за год



Рис. 6. Общий грузооборот, проходящий через порты Вьетнама за год

В 2006 г. правительством Вьетнама был принят ряд ключевых политических документов, включая План социально-экономического развития на 2006–2010 гг., направленных на реформирование национальной экономики и открытие её для иностранных инвестиций. Судостроение, согласно провозглашенной стратегии, является одной из главных отраслей промышленности, которая активно развивается, и ей оказывается значительная государственная поддержка. В результате Вьетнам в 2008 г. вышел на шестое место в мире по объему заказного тоннажа (более 270 судов компенсированным регистровым тоннажем 2,8 млн крт).

История развития и состояние судостроительной промышленности во Вьетнаме

Судостроение появилось во Вьетнаме в период с 1955 по 1960 годы. В это время в стране только закончилась война, и транспортных средств было очень мало. В состав водных средств входили только каноэ и старые баржи. Миссия судостроительной промышленности в тот период заключалась лишь в сборке барж, буксиров, земснарядов из частей, привозимых из СССР, Китая и Восточной Германии. Существовало всего четыре цеха (как судостроительных, так и механических) в городе Хайфон (в настоящее время верфь Бакх Данг). В тот период судостроительная техника поступала во Вьетнам в основном из СССР и Китая.

В 60-е гг. прошлого столетия основной задачей судостроительной отрасли Вьетнама являлся ремонт и переоборудование старых судов. Через некоторое время в судостроительной промышленности Вьетнама произошли существенные преобразования, в том числе налажено производство баржи 200 т и различных барж и буксиров. Кроме этого, в тот период на судостроительную промышленность Вьетнама была возложена ответственность за строительство боевых морских средств. При этом количество судостроительных предприятий увеличилось с созданием новых верфей: Тамбак, Шонгкам, Шонгло.

В начале 70-х гг. XX века судостроительная промышленность Вьетнама сосредоточилась на строительстве боевых кораблей, а с 1975 г., когда война закончилась – на строительстве транспортных средств для обеспечения пассажирских и грузовых перевозок. На поток было поставлено производство сухогрузов прибрежного плавания грузоподъемностью 70–400 т, речных паромов, буксиров, кантовщиков и барж. Вьетнам отправлял за рубеж инженеров и рабочих для повышения квалификации. Из зарубежных стран особую помощь в тот период оказали Польша, которая помогла построить верфь «Халонг» с возможностью сооружения судов дедейтмом до 3000 т и Финляндия, которая оказывала помощь в строительстве судоремонтного завода «Фарынг».

По причине экономического кризиса, период 80-х гг. прошлого века стал самым сложным этапом развития судостроения во Вьетнаме. Тем не менее, судостроительная промышленность в тот период сумела отметить такими достижениями, как строительство пассажирских судов на двести двадцать сидячих мест, сухогрузов грузоподъемностью 1000–3850 т, танкеров и буксиров, буксирокантовщиков и барж.

С 90-х годов прошлого столетия судостроение Вьетнама продолжило дальнейшее развитие. В 1996 г. была создана Вьетнамская судостроительная корпорация (Vinashin), в структуре которой было только десять небольших верфей, расположенных на берегах рек в северной части страны и ориентированных на строительство судов дедейтмом до 6500т.

Интенсивный рост производственной деятельности холдинга начался с 2000 гг. В это время реализовывались задачи по формированию к 2010 г. десяти крупных современных судостроительных комплексов, в том числе в Анхонге (“An Hong Shipbuilding Industrial Zone”, Кайлане (“Cai Lan Shipbuilding Industrial Zone”) и Хайзыонге (“Hai Duong Shipbuilding Industrial Zone”). Кроме того, с начала XXI века произошло резкое увеличение мощностей, в частности, открытие новых верфей судостроительной компанией «Hyundai Vinashin» - совместного предприятия с южнокорейской «Hyundai Mipo Dockyard». Вьетнамская судостроительная отрасль впервые заявила о себе на международном рынке в 2004 г., когда «Vinashin» заключила соглашение с «Graí Group» (Великобритания) на строительство 15 навалочников по 53 тыс. т. дедейтма со стоимостью контракта 320 млн долл.

В настоящее время судостроительную отрасль Вьетнама курируют следующие ведомства: министерство транспорта, морской департамент министерства транспорта, государственный регистр Вьетнама, Вьетнамская судостроительная промышленная корпорация (VINASHIN), Национальная судоходная корпорация Вьетнама, министерство промышленности и торговли.

По состоянию на 2010 г. во Вьетнаме имеется около 150 верфей, из которых только 44 верфи имеют экспортную способность (см. табл. 1). Вьетнамская судостроительная промышленная корпорация (VINASHIN) является крупнейшим судостроителем во Вьетнаме. VINASHIN имеет около 160 дочерних предприятий, в том числе 39 верфи и составляет 70-80% от общего объема производства судостроения Вьетнама.

Во Вьетнаме судостроительные предприятия могут быть разделены на три группы: Южную, Центральную и Северную.

Предприятия на севере, расположенные около города Хайфона и в дельте Красной реки, находятся в северной экономической зоне, обладают богатыми человеческими ресурсами и большим внутренним рынком. Здесь развита механическая промышленность и расположены большие порты. Северные предприятия нацелены на строительство контейнеровозов и танкеров дедвейтом около 70000 – 100000 DWT. Недостатками таких предприятий являются препятствия и трудности, связанные с получением иностранных инвестиций.

Большинство предприятий в центральном регионе страны расположены около экономических зон: Зунгкуат (провинция Куангнам) и Нячанг (провинция Ханьхоа). Преимуществами данного региона являются низкая затратная часть (аренда земли, труд рабочих) и относительно невысокая конкуренция. Недостатки: плохая инфраструктура; небольшое финансирование, низкий уровень владения английским разговорным языком. Центральные предприятия предназначены для строительства судов около 300 000 DWT.

Южные предприятия располагаются вокруг города Бария-Вунгтау и в дельте реки Меконг, нацелены на постройку новых судов дедвейтом до 50 000 DWT. Их преимущества: хорошая инфраструктура (порты, дороги, телекоммуникации), основная концентрация существующих прямых иностранных инвестиций; большой спрос на новые суда высокой стоимости. А недостатки: высокая конкуренция со стороны местных и иностранных компаний.

В судостроении и морской отрасли Вьетнама имеются также предприятия с 100%-ным иностранным капиталом, в том числе верфи, заводы по производству оборудования и механические заводы. В настоящее время во Вьетнаме существует пять верфей, принадлежащих иностранным владельцам, и некоторые судовые предприятия, основанные на сотрудничестве между вьетнамской и иностранной сторонами.

В период с 2006 по 2008 гг. объем заказов на вьетнамских верфях интенсивно рос, составлял 73 судна в 2006 г., 108 судов в 2007 г. и 202 судна в 2008 г.

Таблица 1

Перечень вьетнамских верфей, имеющих экспортную способность

№	Наименование	Настоящая возможность (DWT)		Потенциальная способность к 2015 г. (DWT)	
		Строительство новых судов	Судоремонт	Строительство новых судов	Судоремонт
1	2	3	4	5	6
I. Северная группа					
Владение Vinashin					
1	Ha Long верфь	50 000	10 000	75 000	50 000
2	Pha Rung верфь	34 000	16 000	100 000	100 000

Продолжение табл. 1

1	2	3	4	5	6
3	Nam Trieu верфь	150 000	10 000		1000
4	Ben Kien верфь	15 000	20 000		
5	Bach Dang верфь	50 000	10 000		
6	Song Cam верфь	4 000	1 000		
7	Tam Bac верфь	1 000	600		
8	Thanh Long верфь	4 000	1.500		
9	Hai Duong верфь	1 000	600		
10	Song Lo верфь	600	600		
11	Song Hong shipyard	5 000			
12	Diem Dien shipyard	1 000	6.500		
13	Thai Binh shipyard	1 000			
14	Nam Ha верфь	3 500	2 000		
15	Song Dao верфь	3 500	1 500		
16	Truong Xuan верфь	3 500			
17	Hoang Anh верфь	4 000	2 000		
18	Thinh Long верфь	20			
19	Ben Thuy верфь	4 000	10 000		
Вне Vinashin					
20	189 верфь (Naval)	Алюминиевые скоростные пассажирские суда			
21	Lisemco верфь	10 000	10 000	10 000	
22	Lisemco 5 верфь	10 000	10 000	10 000	
23	Vinashin-Damen верфь	3 000	3 000		
II. Центральная группа.					
Владение Vinashin					
24	Quang Binh верфь	600			
25	Da Nang верфь	1 500			
26	Dung Quat верфь	400 000	400 000		
27	Nha Trang верфь	3 500			
28	Cam Ranh верфь	30 000	100 000	100 000	
29	Hyundai- Vinashin верфь	80 000	80 000		
Вне Vinashin					
30	Song Thu верфь (naval)	Военные и специальные суда			
III. Южная группа					
Владение Vinashin					

Окончание табл. 1

1	2	3	4	5	6
31	Saigon shipbuilding industry company	6 500	22 500	22 500	
32	Saigonshipmarin	6.500	30 000	12 500	30 00
33	76 верфь	1 000	1 000	6 500	3 000
34	Can Tho верфь	6 500	1 500		
35	Nhan Trach верфь	15 000	45 000		
Вне Vinashin					
36	Ba son верфь (Naval)	17 000	17 000		
37	PTSC верфь (under PV)	Суда, обслуживающие нефтегазовую отрасль			
38	PV new-building верфь	Суда, обслуживающие нефтегазовую отрасль			
39	Saigon верфь	Специальные суда			
40	South East Asia Верфь	Алюминиевые специальные суда			
41	Kien Giang верфь	Композитные специальные суда			
42	STX верфь	Морское основание			

Объем производства вьетнамских верфей и их доля в объеме мирового судостроения приведена в табл. 2. По этим данным Вьетнам занимает шестое место в области судостроения. В 2007 г. Вьетнам достигал 2,19 % от объема мирового судостроения. Это число невелико, но три ведущие страны в области судостроения (Южная Корея, Япония и Китай) составляют около 90% производства всего мира.

Таблица 2

Объем производства вьетнамских верфей

Год	2002	2004	2006	2007
Объем производства, млн брт	0,02	0,04	0,08	0,76
Мировая доля, %	0,10	0,16	0,26	2,19

Вьетнамские верфи имеют преимущества в строительстве судов небольшого тоннажа, в том числе в строительстве танкеров, сухогрузов и многоцелевых судов. В настоящее время около 70% заказов корпорации Vinashin составляют навалочники. На рис. 7 приведена продукция корпорации Vinashin по типам судов.

По данным табл. 1 некоторые верфи еще могут ремонтировать суда, но их производительность низка по сравнению с верфями более развитых стран. Возможность судоремонта оценивается как хорошая.

Основными продуктами вьетнамской судостроительной отрасли сегодня являются:

- Навалочники (Handysize или Handymax);
- Нефтеналивные танкеры (Афрамекс / VLCC);
- Контейнерные суда (до 1016 TEU);
- Суда для перевозки генеральных грузов (до 12 500 DWT);
- Газовозы LPG (до 7200 куб. м / 6500 DWT);
- Химические и нефтепродуктовые танкеры (до 15000 DWT);
- Универсальные контейнеровозы (до 15000 DWT);

- Автомобилевозы (до 6900 единиц / 27 000 DWT);
- Плавающее нефтеналивное хранилище (до 150 000 DWT);
- Завозчик якорей / буксиры / суда снабжения (до 4000 DWT);
- Другие: земснаряды (до 1500 м³); пассажирские суда (до 100 мест); рыболовный бот ; скоростной катер (не более 30 миль / ч); буксиры, баржи, яхты и спасательные суда.

40% объема судостроительной отрасли Вьетнама отвечает внутреннему спросу, а 60% - идет на экспорт (см. рис. 8). По состоянию на 31 декабря 2009 года Ray Shipping Ltd (Израиль) является крупнейшим иностранным клиентом, а второе место занимают норвежские судовладельцы.

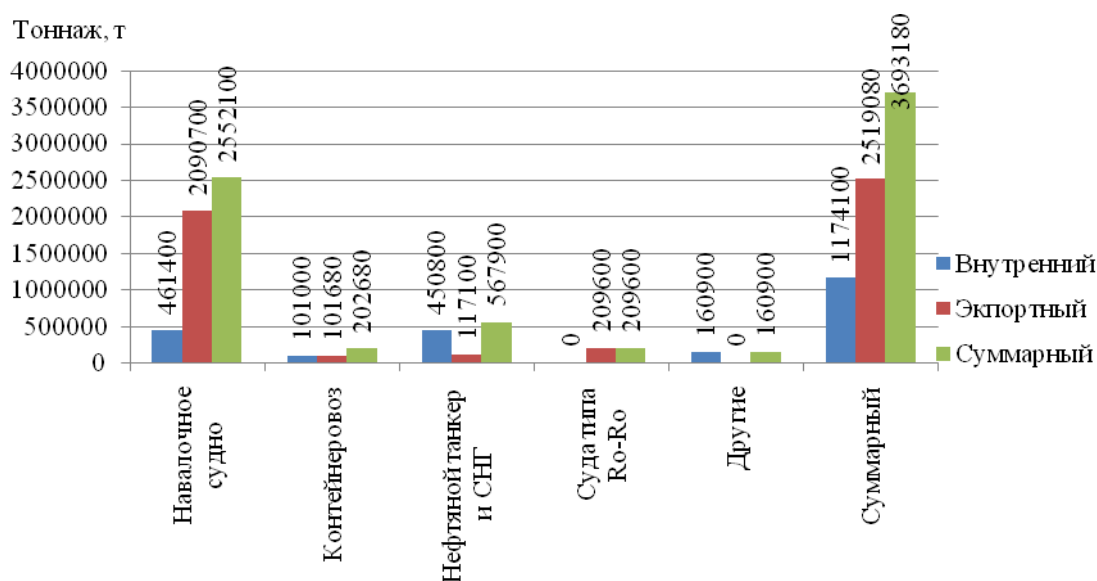


Рис. 7. Продукция корпорации Vinashin по типу судов (по презентации Ле Лок на выставке VietShip 2010)

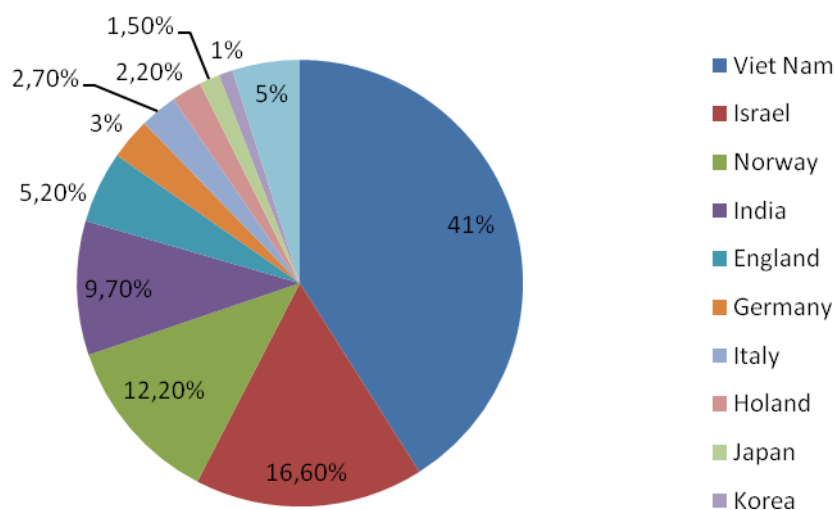


Рис. 8. Основные заказчики судостроения Вьетнама

Глобальный экономический кризис 2008 года оказал значительное влияние на мировую судостроительную промышленность, в том числе и на вьетнамское судостроение. Количе-

ство новых заказов снизилось, а выполняемые заказы были задержаны по финансированию. В связи с этим, вьетнамское судостроение было реорганизовано для преодоления трудностей.

В 2010 году Vinashin завершила строительство 64 судов, в том числе 28 судов для иностранных заказчиков, которые включают в себя высокотехнологичные суда: автобуса-автомобильный транспорт 4900, судно для перевозки сжиженного этилена 4 500 м³, сухогруз 56 000 DWT и 34 000 DWT, 2 грузовых судна 11 000 т DWT и специальные суда: спасательные суда, морские патрульные суда, буксиры и т.д.

В 2011 году Vinashin завершила строительство 71 судна, начала строительство 16 судов и заключила 19 новых контрактов. Кроме этого, корпорация способствовала развитию судоремонта, в результате чего доля судоремонта составила 20% строительства новых судов и развила вспомогательное производство.

В настоящее время во Вьетнаме функционируют пять университетов, которые обучают морскому строительству и связанными с ним курсами. К ним относятся:

- Ханойский технологический университет,
- Вьетнамский морской университет,
- Хошиминский университет транспорта,
- Хошиминский технологический университет,
- Нячангский университет.

Кроме того, Ханойский университет транспорта обеспечивает подготовку в области морского транспорта. Другие высшие учебные заведения, которые проводят курсы по техническим областям, связанным с судостроением, также расположены недалеко от основных центров промышленной деятельности. Речь идет о следующих учреждениях:

- Морской колледж номер 1,
- Хайфонский политехнический колледж,
- Морской профессиональный колледж номер 2.

По некоторым данным курсы по морским дисциплинам слушают около 100 000 студентов по всей стране.

Перспективы развития вьетнамского судостроения в будущем

У судостроительной промышленности Вьетнама еще много возможностей для развития. В дополнение к производству судов для иностранных заказчиков, судостроительная промышленность Вьетнама должна быть сосредоточена на строительстве следующих типов судов:

- суда для перевозки генеральных грузов, навалочники и контейнеровозы приближенного плавания для обеспечения перевозок грузов между районами страны;
- небольшие танкеры, ПБУ и суда снабжения для обслуживания нефтяной промышленности во Вьетнаме;
- пассажирские скоростные суда;
- рыболовные боты для развития рыболовства;
- спасательные суда, спасательные буксиры для обеспечения безопасности морского транспорта во Вьетнаме;
- скоростные пассажирские суда для обеспечения перевозки пассажиров между пунктами населения.

Судостроительная промышленность Вьетнама установила для себя конкретные задачи в ближайшие годы. В области судостроения: синхронизация и содействие судостроительным предприятиям, формирование ряда центров строительства транспортных судов и центров строительства специальных судов в трех зонах, чтобы строить новые суда до 300000 DWT и суда с высокими техническими требованиями и экономической эффективностью (суда для перевозки автомобилей, пассажирские суда, поисково-спасательные суда, морские научно-

исследовательские суда, скоростные патрульные катера...), соответствующие международным стандартам для удовлетворения внутренней и экспортной потребности. Суммарный объем производства должен составить 2,5 до 3,5 млн т. DWT в год, в том числе 1,7 до 2,7 млн т DWT в год на экспорт. В области судоремонта: формирование крупных судоремонтных центров, связанных с системой портов и международными морскими путями, судоремонт должен быть высокотехнологичен и экологически чистым, отличаться высоким качеством и быть конкурентоспособным. К 2020 году Вьетнамские верфи ответят всему внутреннему судоремонтному спросу, а также начнут работать на рынок ремонта иностранных судов, обслуживающих Южно-Китайское море.

После кризиса мировая экономика восстанавливается. Мировое судостроение продолжает развиваться. И это открывает большие возможности и перспективы судостроительной промышленности Вьетнама.

Библиографический список

1. **Gille, J.** Study of the Vietnamese shipbuilding / J. Gille, G. Bruce / Maritime Sector. Final Report. Norwegian Agency for Development Cooperation. Rotterdam, 30 June. 2010.
2. **Логачев, С.И.** Мировое судостроение / С.И. Логачев, В.В. Чугунов, Е.А. Горин. – СПб.: Мор Вест, 2009.
3. **Нгуен Зуй Бак.** Обоснование проектных характеристик бортовых буксиров для СРВ / Нгуен Зуй Бак. – Нижний Новгород, 2010.
4. Вьетнам // Материал из Википедии – Свободной энциклопедии. Электронный ресурс <http://ru.wikipedia.org/wiki/Вьетнам>
5. Основные сведения о развитии судостроительной промышленной отрасли Вьетнама в периоде 1955-1990// Электронный ресурс : <http://vietmarine.net/forum/showthread.php?t=1488>
6. **Нго Дык Тханг.** Актуальные типы судов для Социалистической Республики Вьетнам / Нго Дык Тханг, Ле Чунг Киен, Нгуен Дык Тхинь. – Курск: Журнал научных публикаций аспирантов и докторантов, 2009.

*Дата поступления
в редакцию 21.01.2013*

Mai Van Quan, Nguyen Duc Think

SITUATION AND PROSPECTS OF VIETNAM SHIPBUILDING

The length of the coastal zone and the presence of a large number of islands has led to the special importance of water transport in Vietnam. Due to its favorable geopolitical conditions, abundant natural and human resources and political reforms, Vietnam has become the country with the export advantage in the supply of tropical and marine products. The article discusses the state of the shipbuilding industry: issues such as the status of major shipyards, their capacity and performance in recent years, the main types of vessels built, main clients, etc. The prospects for the development of shipbuilding as a major industry in Vietnam: synchronization and promote shipbuilding companies, the formation of a number of centers and the construction of cargo ships, building centers of special courts in the shipbuilding industry, the formation of large ship-repair centers in the field of ship repair.

Key words: the Vietnamese shipbuilding industry, prospects, Vietnam yards, production volume, the economy.