

УДК 338.4

***СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ОТРАСЛЬ РОССИИ В УСЛОВИЯХ  
ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ***

***Левчук К.С.***

*магистрант*

*ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет»*

*Севастополь, Россия*

***Абрамова Л.С.***

*к.э.н., доцент,*

*ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет»*

*Севастополь, Россия*

**Аннотация**

В статье представлена характеристика современного состояния такой системообразующей отрасли российской экономики как судостроение. Проведенный в статье анализ показал, что несмотря на реализацию мероприятий по совершенствованию состояния судостроения, отрасль характеризуется сильной зависимостью от импортных поставок судового комплектующего оборудования и материалов, что оказывает негативное влияние на формирование конечных результатов деятельности судостроительных предприятий и отрасли в целом и требует нового подхода для решения проблемы импортозависимости.

**Ключевые слова:** судостроительная отрасль, судостроение, импорт, импортозамещение, судовое комплектующее оборудование (СКО)

***RUSSIAN SHIPBUILDING INDUSTRY IN THE CONTEXT OF IMPORT  
SUBSTITUTION: STATE AND PROSPECTS***

***Levchuk K. S.***

*master's degree student,*

*Sevastopol State University,*

*Sevastopol, Russia*

***Abramova L. S.***

*PhD, Associate Professor,*

*Sevastopol State University,*

*Sevastopol, Russia*

### **Annotation**

The article presents the characteristics of the current state of such a system-forming branch of the Russian economy as shipbuilding. The analysis carried out in the article showed that despite the implementation of measures to improve the state of shipbuilding, the industry is characterized by a strong dependence on imported supplies of ship components and materials, which has a negative impact on the formation of the final results of shipbuilding enterprises and the industry as a whole and requires a new approach to solve the problem of import dependence.

**Keywords:** shipbuilding industry, shipbuilding, import, import substitution, ship component equipment (SCE)

Судостроительная отрасль в Российской Федерации представляет собой одну из крупнейших отраслей машиностроительной промышленности, которая отличается высоким научно-техническим, инновационным и производственным потенциалом, большими объемами государственного финансирования, а также специфическими особенностями деятельности судостроительных предприятий. Ввиду богатого природно-климатического и ресурсного потенциала России, обслуживания значительной доли внешней

Вектор экономики | [www.vectoreconomy.ru](http://www.vectoreconomy.ru) | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

торговли морским транспортом, наукоемкости производства, отрасль судостроения имеет большой потенциал развития, играет значительную роль в обеспечении национальной безопасности Российской Федерации (оборонной, экономической, энергетической, транспортной и др.) и развитии смежных отраслей экономики страны (металлургия, электроника, приборостроение и др.). Актуальность исследования состояния и перспектив развития судостроительной отрасли в условиях импортозамещения очевидна и обусловлена тем, что успешная реализация заданного государством курса на импортозамещение в такой значимой для экономики России отрасли как судостроение позволит улучшить состояние смежных отраслей промышленности, приведет к выходу страны на лидирующие позиции в области мирового судостроения и обеспечит независимость российского судостроения от иностранных комплектующих и технологий. Кроме того, исследование современного состояния и основных тенденций развития российской судостроительной промышленности выступает основой для разработки комплекса мер по повышению конкурентоспособности отрасли.

Сегодня российская судостроительная промышленность насчитывает более 600 предприятий, из которых 180 верфей и 310 организаций, занятых производством комплектующих, и более 90 предприятий, которые представлены проектными и научно-исследовательскими организациями. Судостроительная отрасль выпускает до 50% всей оборонной промышленной и до 20% гражданской продукции, в ней занято более 50 000 человек. На сегодняшний день доля стоимости иностранного комплектующего оборудования в структуре стоимости судового комплектующего составляет 40-85% для гражданской продукции и 50-60% для военного кораблестроения. Характерной спецификой российского судостроения является то, что 35-75% стоимости судостроительной российской продукции составляет назначенная стоимость входящего в их состав комплектующего оборудования (процент зависит от вида кораблей, судов и иных образцов морской техники) [3].

Данное положение обусловлено низкой конкурентоспособностью производителей широкого спектра отечественных комплектующих, для которых характерны: низкое качество и высокая стоимость, отсутствие экологичности производства и продукции, а также отсутствие российского производства целого ряда прогрессивных образцов судового комплектующего оборудования. Основная масса строительства гражданской судовой продукции осуществляется по зарубежным проектам, а владельцы судов и транспортные компании предпочитают импортное оборудование. Высокая доля иностранных комплектующих и колебания курсов валют влекут за собой риски повышения стоимости (в последствии – снижения конкурентоспособности) и срыва сроков строительства судов и морской техники. Если принимать во внимание тот факт, что на сегодняшний день уровень загрузки российских судостроительных предприятий, по разным оценкам, составляет 30-60%, то высокая доля импорта свидетельствует о неконкурентоспособности и техническом отставании российской отрасли судостроения от зарубежных конкурентов [1].

Одним из важнейших нормативных документов, регламентирующих импортозамещение в России, является принятое в 2015 году Постановление Правительства РФ № 719 «О подтверждении производства промышленной продукции на территории РФ» (или «Об импортозамещении»). Предполагалось, что данный документ сможет изменить сложившуюся ситуацию импортозависимости в судостроении, однако, необходимо отметить, что Постановление вызывало множество вопросов у производителей судостроительной продукции относительно сформулированных в документе критериев определения российского происхождения судна. Вплоть до 2020 года, судостроители не до конца понимали данный документ в виду недостаточности методического обеспечения со стороны разработчиков, в результате чего информация о хотя бы одном судне, соответствующем критериям Постановления, все еще

Вектор экономики | [www.vectoreconomy.ru](http://www.vectoreconomy.ru) | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

отсутствует. В связи с этим Департамент судостроительной промышленности принял решение о корректировке Постановления, в частности, в отношении вопросов систематизации и унификации данных критериев отнесения продукции судостроения к российской.

Основанием для внедрения изменений в данный документ выступает анализ информации о возможностях отечественного производства судового комплектующего оборудования (СКО), проводимый авторами электронного проекта «Центр СКО» (АО «Центральный научно-исследовательский институт «Курс»). Изначально предполагалось, что «Центр СКО» будет представлять собой единую базу производителей, уже преодолевших проблему импортозависимости и популяризирующих российскую продукцию посредством обеспечения удобного доступа к техническим характеристикам оборудования. На проект возлагались большие надежды, однако на практике электронный ресурс оказался практически не востребованным – посещаемость сайта, как и наполняемость самой базы, крайне низкая. Здесь необходимо также отметить тот факт, что результаты деятельности центра оцениваются представителями судостроения по-разному. Так, в ходе круглого стола «Импортозамещение в российском судостроении: амбиции и реальность» от 29 августа 2019 года, многие судостроители выразили мнение о неполноте и отсутствии практической применимости созданной базы. Другие представители судостроения хотя и не критиковали проект, однако особых надежд на него по продвижению своей продукции не возлагали. Кроме того, большинство российских верфей осуществляют самостоятельный поиск отечественного СКО непосредственно на судостроительных заводах, несмотря на существующую базу проекта. По мнению ряда экспертов, органы власти, регламентирующие отрасль, оценивают проект «Центр СКО» как дополнительную и, во многом единственную возможность, отчитаться по реализации программ импортозамещения, несмотря на его не совсем эффективную работу. [5, 6].

По мнению экспертов, российские судостроители не готовы давать гарантии изготовления судов, которые бы в полной мере соответствовали критериям Постановления. Директор по развитию ООО «Управление транспортными активами» Андрей Горленко в ходе общего собрания членов Российской палаты судоходства заявил, что ни одна российская верфь не может гарантировать производство судов, полностью отвечающих предписанным в Постановлении критериям отнесения продукции к российской. Андрей Горленко также сообщил о том, что сейчас под лозунгом импортозамещения в российском судостроении решается задача импортозамещения СКО на предприятиях-смежниках верфей, «то есть, происходит подмена понятий и это очень опасно... Попытки расширить критерии «русскости» судна без реализации отдельно программы импортозамещения СКО чреваты для верфей потерей заказов» [2].

В октябре 2019 года Правительство Российской Федерации опубликовало Стратегию развития судостроительной промышленности на период до 2035 года, которая предусматривала кратное увеличение объемов производства, рост показателей фондоотдачи, производительности и т. д. [4]. Однако по словам председателя правления Отраслевой судостроительной ассоциации Сергея Коновалова, данная стратегия представляет собой «документ достаточно хороший, правильный, но не очень жизненный. Дело в том, что перспективные успехи там основаны на некорректной аналитической базе». Стоит отметить, что его слова, к сожалению, справедливы и ярким примером тому является ситуация в сфере рыбопромыслового флота. Так, к 2022 году судостроительные производители должны построить 43 промысловых флота, но по состоянию на конец августа 2020 года в эксплуатацию было сдано только 2 судна. Кроме того, судостроителями был подтверждён срыв сроков сдачи рыбопромысловых суден на 27 заказа, а отставание от графика составит примерно полтора-два года. По мнению Сергея Коновалова, причиной такого положения стало то, что стратегия не

Вектор экономики | [www.vectoreconomy.ru](http://www.vectoreconomy.ru) | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

отвечает на вопросы о том, где найти необходимую рабочую силу, как профинансировать производство при текущем ценообразовании [5].

Многие отраслевые эксперты и топ-менеджеры крупных судостроительных проектов, несмотря на активную государственную поддержку политики импортозамещения в судостроении, отмечают, что тенденции, происходящие в российской судостроительной промышленности, свидетельствуют о том, что отрасль еще далеко от той цели, которая поставлена российским Правительством. Однако есть и позитивные тенденции в области импортозамещения в отрасли. Так, в августе 2020 года в Нижегородской области началось импортозамещающее производство комплектующих – АО «Объединение нижегородских судостроителей и судовладельцев» изготовило первый в России валопровод с малошумным винтом регулируемого шага для морских и речных судов. Данная технология представляет собой один из важнейших судовых узлов, который обеспечивает высокие эксплуатационные свойства гражданских судов и малозаметности и малошумность военных судов [7, 8].

Подводя итоги, хочется отметить, что сложившаяся в судостроении России зависимость от зарубежных поставок и влияние санкционной политики ряда стран угрожает возможности строительства в стране отдельных типов судов и морской техники. Главная проблема импортозависимости российского судостроения состоит в формировании итоговой цены и качества продукции. Так, отказ от импортных комплектующих может привести к снижению качества либо к увеличению цены продукции, что сделает ее неконкурентоспособной, либо к тому и другому. Решение проблемы импортозамещения в российском судостроении видится в развитии внутреннего рынка комплектующих, создании широкого спектра производственных мощностей в конкурентной среде. Реализация импортозамещения должна осуществляться посредством развития возможностей экспорта в другие страны, расширении рынков сбыта, что

Вектор экономики | [www.vectoreconomy.ru](http://www.vectoreconomy.ru) | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

приведет к увеличению серийности производства российской судостроительной продукции, снижению ее стоимости вместе с ростом доступности сервисного постпродажного обслуживания. Кроме того, отказ от импортных материалов и комплектующих в судостроении возможен лишь при проведении научных исследований и разработке новых проектов, которые позволят российским судостроителям выйти на мировой рынок с конкурентоспособной продукцией. Все эти рекомендации и меры будут успешно реализуемы лишь при применении комплексного подхода, который основан на кооперации государственных, предпринимательских и научно-исследовательских организаций, и экономически целесообразном сочетании разнообразных форм и методов.

### Библиографический список

1. Исследование «Судостроительная промышленность России. Итоги 2018 года. Прогноз до 2025 года» // Информационное агентство INFOline: [Электронный ресурс]. – URL: <https://infoline.spb.ru/upload/iblock/5ce/5ce6663483dd5c1bfce8b793ef1ccaa5.pdf> (дата обращения: 02.10. 2020).
  2. Обязательство установки российского СКО на суда без программы его импортозамещения может остановить судостроение в России – эксперт [Электронный ресурс] // PortNews [сайт]. URL: <https://portnews.ru/news/292670/> (дата обращения: 10.10.2020)
  3. Официальный сайт СудостроениеИнфо. [Электронный ресурс] // Sudostroenie.info [сайт]. – URL: <https://sudostroenie.info/predpriyatija.html> (дата обращения: 10.10.2020)
  4. Постановление Правительства Российской Федерации от 28 октября 2019 г. № 2553-р «Об утверждении Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2035 года».
- Вектор экономики | [www.vectoreconomy.ru](http://www.vectoreconomy.ru) | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

5. Перспективы импортозамещения [Электронный ресурс] // PortNews [сайт]. URL: <https://portnews.ru/comments/2739/> (дата обращения: 10.10.2020).
6. Перспективы импортозамещения в судостроении [Электронный ресурс] // Объединение лидеров нефтегазового сервиса и машиностроения РОССИИ: [сайт]. URL: <https://nangs.org/news/technologies/perspektivy-importozameshcheniya-v-sudostroenii> (дата обращения: 10.10.2020).
7. Экспертное мнение: почему в судостроении не «расцвело» импортозамещение [Электронный ресурс] // Морские вести России [сайт]. URL: <http://www.morvesti.ru/news/1679/85434/> (дата обращения: 10.10.2020)
8. Нижегородские судостроители создали уникальное производство для России [Электронный ресурс] // ИА Красная Весна [сайт]. URL: <https://rossaprimavera.ru/news/7d4574aa> (дата обращения: 10.10.2020)

*Оригинальность 93%*