

УДК 339.9

***РОССИЯ НА МИРОВОМ РЫНКЕ ПРОДУКЦИИ ГРАЖДАНСКОГО
СУДОСТРОЕНИЯ: ПРОБЛЕМЫ 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 представлен анализ позиций Российской Федерации на мировом рынке продукции гражданского судостроения. Авторами был проанализирован опыт мировых лидеров рынка гражданской судостроительной продукции. В ходе проведенного анализа было установлено, что, несмотря на наличие ряда системных проблем в отечественном судостроении, Российская Федерация обладает высоким потенциалом к увеличению доли страны на мировом рынке гражданского судостроения.

Ключевые слова: гражданское судостроение, судостроительная отрасль, мировой рынок, технологии, инновации, ценообразование.

***RUSSIA ON THE WORLD MARKET OF CIVIL SHIPBUILDING PRODUCTS:
PROBLEMS 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 an analysis of the positions of the Russian Federation in the world market of civil shipbuilding products. The authors analyzed the experience of the world leaders of the civil shipbuilding products market. In the course of the analysis, it was found that, despite the presence of a number of systemic problems in the domestic shipbuilding, the Russian Federation has a high potential to increase the country's share in the global civil shipbuilding market.

Keywords: civil shipbuilding, shipbuilding industry, world market, technologies, innovations, pricing.

Российская Федерация, обладая уникальным природно-климатическим и ресурсным потенциалом, создает колоссальные возможности для развития судостроительной отрасли в стране. Отечественное судостроение играет определяющую, стратегическую роль в обеспечении национальной безопасности, повышении эффективности смежных отраслей промышленности, развитии научно-технического потенциала страны и занимает существенную долю в портфеле экспортных поставок страны, способствуя формированию положительного сальдо торгового баланса России. В связи с этим актуальным является исследование внешнеэкономических интересов и позиций страны на мировом рынке судостроения.

Исторически являясь ведущей морской державой, Россия на протяжении длительного периода времени занимала лидирующие позиции на мировом рынке военно-морской техники и значимое положение на мировом рынке продукции гражданского судостроения. Однако распад Советского союза и резкий переход экономики к рыночным условиям хозяйствования нанесли серьезный удар отечественному судостроению, качественно изменив структуру производства отрасли в стране и значительно уменьшив ее рейтинг на мировых рынках. Так, Советский союз занимал третью часть мирового военного судостроения и входил в рейтинг десяти самых сильных стран в сегменте гражданского кораблестроения. Интересно отметить тот факт, что гражданский сегмент в тот период времени занимал третью часть всего объема производства судостроения в отличие от современного рынка судостроительной продукции [5]. За последние 5 лет объем произведенной военной продукции в России составил около 90 % объема всего производства отрасли, при этом порядка 20 % этого объема приходится на экспорт. Доля гражданского судостроения на мировом рынке составляет менее 2 % и свидетельствует о низком уровне международной конкурентоспособности судов отечественного производства относительно мировых лидеров гражданского судостроения (Китай, Япония, Южная Корея).

В настоящий момент гражданское судостроение в России испытывает целый комплекс системных проблем внешнего и внутреннего характера, которые в связи со значением отрасли для страны угрожают национальной безопасности и не позволяют нашей стране вернуть былые позиции на мировом рынке гражданского судостроения. К их числу можно отнести, например, тот факт, что «средний возраст судов и плавучих объектов, состоящих на классификационном учёте Российского Речного Регистра, составляет около 33,3 года» [11]. Большинство предприятий судостроительной промышленности России характеризуются наличием физически изношенных и морально устаревших основных производственных фондов, что определяет острую

необходимость их обновления посредством реализации инвестиционных программ по модернизации оборудования.

Говоря о системных проблемах гражданского судостроения, нельзя не отметить отсутствие государственного регулирования в части ценообразования при высокой степени регулирования самого государственного заказа [8]. На сегодняшний день, основными нормативно правовыми актами, регулирующими ценообразование в судостроении, являются Федеральный закон от 29.12.2012 № 275-ФЗ и Постановление Правительства РФ от 02.12.2017 № 1465.

Стоит отметить, что порядок ценообразования, определяемый данными нормативно-правовыми актами, регламентирует механизм определения цен на военно-морскую продукцию и вооружение, в то время как, порядок ценообразования в гражданском сегменте на сегодняшний день все еще не разработан. Анализ исследований, посвященный проблематике ценообразования на продукцию гражданского судостроения, позволяет прийти к выводу о том, что решение данной проблемы может быть достигнуто либо при использовании советского опыта нормативно-методического регулирования порядка определения цен на суда, либо при использовании порядка определения цен на продукцию, поставляемую по государственному оборонному заказу, либо при использовании порядка, разработанного с учетом сложившейся практики строительства гражданских судов [3].

В связи с тем фактом, что российское судостроение представляет собой наукоемкую отрасль с огромными объемами закупок судового комплектующего, материалов и длительным циклом изготовления, деятельность промышленных предприятий судостроения сопровождается сильной зависимостью от заемных средств. Российская система кредитования характеризуется недостатком «дешевых длинных денег» (предоставление займов на меньший период времени, но под более высокий процент), что имеет своим результатом значительное удорожание судостроительной продукции отечественного производства относительно зарубежных производителей [2].

Низкая технологическая подготовка производства также представляет собой значимую проблему в гражданском сегменте судостроения: производственная система российских судостроительных предприятий нуждается в масштабной трансформации на основе использования инновационных цифровых технологий. Цифровизация в отечественном судостроении является одним из направлений реализации Национальной технологической инициативы в рамках концепции, ориентированной на построение новой экономики, «Индустрия 4.0». Следует отметить, что цифровые трансформации на мировом рынке судостроения происходят достаточно интенсивно и характеризуются значительными капитальными вложениями (десятки миллионов), позволяющими в долгосрочной перспективе сэкономить миллиарды [7, 10].

На наш взгляд, очень важным является исследование и внедрение опыта лидеров мирового гражданского судостроения в деятельность отечественных судостроительных предприятий. Как отмечалось ранее, к числу основных мировых лидеров гражданского судостроения относятся Китай, Япония, Южная Корея. Ежегодно Япония, Южная Корея и Китай обеспечивают до 94 % мировых поставок транспортного флота. Так, основу лидирующих позиций Японии на мировом рынке продукции гражданского судостроения составляет технологическое преимущество на долгосрочную перспективу, достигнутое в ходе создания научно-исследовательских институтов, лабораторий, консультационных центров по разработке собственных технологий и адаптации зарубежных. Кроме того, в отличие от российских банковских организаций и их высоких процентных ставок по кредитам, являющихся причиной высокой кредитной нагрузки, японские банки предоставляют минимальные процентные ставки для финансирования верфей и строительства судов. Отмечается и значительный уровень государственной поддержки и тенденции к кооперации и консолидации судостроительных предприятий Японии [5].

Говоря о лидерстве Южной Кореи, хотелось бы сказать, что вначале становления корейского судостроения страна приобретала ноу-хау и технологические разработки у европейских экспертов, затрачивая колоссальные средства на научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки и привлекая иностранных специалистов в отрасль с целью передачи их опыта местным разработчикам. Все это наряду с созданием и развитием собственных научно-исследовательских центров в дальнейшем имело своим результатом уже экспорт собственных технологий в судостроении. Важнейшую роль в становлении Южной Кореи как лидера мирового судостроения сыграла поддержка властей, реализуемая посредством экспортно-кредитным агентств, позволяющих реализовывать низкорентабельные производственные заказы только для приобретения опыта [2].

Основу лидерства Китая на рынке мирового судостроения составляет высокая адаптивность к постоянно меняющимся рыночным потребностям. Китайские власти, взяв под контроль судостроительную отрасль, вытеснили слабых игроков рынка и объединили наиболее перспективные верфи в судостроительные концерны. Кроме того, была проведена активная политика по привлечению иностранных инвесторов и технологий, сформирована система льготного финансирования наиболее перспективных предприятий [5].

Анализ опыта мировых лидеров гражданского судостроения позволяет прийти к выводу о том, что основой конкурентоспособности на мировом рынке гражданской судостроительной продукции является активная государственная поддержка, внедрение достижений научно-технического прогресса и стимулирование научно-исследовательской деятельности, создание льготных условий кредитования и консолидация производства. Стоит отметить, что Российская Федерация уже активно старается внедрять вышеуказанные мероприятия в отрасль гражданского судостроения.

Так, для решения системных проблем, имеющих в судостроении, как системообразующей отрасли России, государство осуществляет активные

мероприятия. Например, с целью сокращения имеющейся диспропорции в объеме производства продукции судостроения, увеличения доли продукции гражданского сегмента и росту ее экспорта, Стратегией развития судостроительной промышленности на период до 2035 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 октября 2019 года) установлены следующие целевые индикаторы: объем экспорта продукции гражданского судостроения должен составлять в 2022 году 7,2 млрд. руб., а в 2035 году – 25 млрд. руб. [1]. Государственная программа развития судостроения имеет своей задачей увеличение доли российского гражданского судостроения на мировом рынке до 3-5 % за счет строительства высокотехнологичных, наукоемких гражданских судов и образцов морской техники с высокой добавленной стоимостью и четкой специализацией.

С целью решения проблем ценообразования на продукцию гражданского судостроения, в конце июля 2020 года на Федеральном портале был опубликован законопроект о внесении изменений в ФЗ «О промышленной политике в Российской Федерации». Законопроект наделяет Правительство правом утверждать порядок проведения экспертизы по обоснованию ориентировочной стоимости судов и выдачи заключения о достоверности данной стоимости [8].

Говоря о решении вопроса обновления производственных фондов и повышении технологичности производства, стоит отметить, реализацию разнообразных мероприятий государственной поддержки в рамках таких государственных стратегий и программ как Стратегия научно-технического развития Российской Федерации, Стратегия развития морской деятельности в Российской Федерации до 2030 года, развитие судостроения на Дальнем Востоке, «Экономическое развитие и инновационная экономика», «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений» и др. Одним из ярких примеров успешной реализации государственной поддержки, направленной на повышение технологичности судостроительного

производства, является строительство современного высокотехнологичного комплекса на Дальнем Востоке «Звезда», создание Центра строительства крупнотоннажных морских сооружений (ЦСКМС), строительство ледостойкой стационарной платформы для освоения Каменномысского месторождения, развитие Северного морского пути и др. [6].

Кроме того, в российском судостроении отмечается активная консолидация отрасли, изначально прописанная государством в принятой Правительством Российской Федерации Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу. Так, например, в ходе реализации данной политики в 2007 году была создана находящаяся в ведении государства АО «ОСК». АО «ОСК» представляет собой крупнейший субъект российского судостроения, его доля, по разным оценкам, составляет около 80% всего объема реализуемых в стране судостроительных проектов. Помимо этого, среди гражданских верфей все лидеры по стоимости сданных в 2018 году заказов являются структурами ОСК.

Существенным камнем преткновения на пути к лидерству России на мировом рынке продукции гражданского судостроения выступают санкции и высокая зависимость от импортных комплектующих и оборудования [9]. Данные факторы являются причиной снижения объемов продаж и заказов иностранными покупателями. Так, например, одним из ярких примеров негативного влияния санкций на гражданское судостроение является решение руководства АО «ОСК» о продаже единственной иностранной дочерней компании (финской ANS) в виду возникновения у последней проблем с привлечением кредитных средств и взаимодействием с компаниями-поставщиками [4].

Подводя итог, хотелось бы отметить, что, несмотря на имеющиеся системные проблемы отечественного судостроения, Российская Федерация обладает высоким потенциалом к достижению лидерских позиций на мировом рынке гражданской судостроительной продукции. На сегодняшний день,

отечественным судостроителям необходимо в полной мере сфокусироваться на использовании существующего экспортного потенциала: суда для добычи и перевозки углеводородов, арктические суда, плавучие опреснительные станции и электростанции, морская техника усиленного ледового класса. Фокусирование на производстве конкурентоспособной продукции отечественных производителей наряду с активной политикой государственной поддержки, стимулированием научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, разработкой новых проектов, масштабной технической модернизацией производства, совершенствованием системы кредитования позволят достичь индикаторов, установленных Стратегией развития судостроительной промышленности, и занять лидирующие позиции на мировом рынке гражданского судостроения.

Библиографический список

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 28 октября 2019 г. № 2553-р «Об утверждении Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2035 года».
2. Ветрова Е.Н., Шнанкина С.Н. Проблематика эффективности предприятий судостроительного комплекса современной России // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия «Экономика и Экологический менеджмент». 2021. № 3. С. 218 – 227.
3. Габдрафиков Ю.М., Ваучский А.Н., Гришин Ю.Н., Маковий Н.Ф. Порядок определения цен на строительство гражданских судов: новый или еще не забытый старый? // Судостроение. 2021. № 2. С. 9 – 12.
4. Евтодьева М.Г. Международная кооперация и инвестиции в военном и гражданском судостроении России // Вестник Академии военных наук. 2018. № 4 (65). С. 101-109.
5. Зудинова К.Ю. Внешнеэкономические интересы России на мировом рынке гражданского судостроения. [Текст]: автореф. дис. на соиск. учен. степ. канд. эконом. наук (08.00.14) / Зудинова Ксения Юрьевна; ФГБОУ ВО «Санкт-

Петербургский государственный экономический университет» – Санкт-Петербург, 2018. – 24 с.

6. Крыловым завещано: российское научно-техническое общество судостроителей сохраняет традиции новаторства [электронный ресурс] // Российская газета [сайт]. URL: <https://rg.ru/2016/06/09/sudostroenie-odin-iz-glavnyh-placdarmov-podema-ekonomiki-rossii.html> (дата обращения: 03.10.2021).

7. Левчук К.С. Абрамова Л.С. Инновационное развитие российского судостроения: состояние и перспективы. // Инновации. Наука. Образование. 2021. № 36. С. 1868 – 1875.

8. Левчук К.С., Абрамова Л.С. Проблематика ценообразования на продукцию государственного оборонного заказа в судостроении // Вектор экономики. 2021. № 3 [Электронный ресурс]. URL: http://www.vectoreconomy.ru/images/publications/2021/3/economicsmanagement/Levchuk_Abramova.pdf (дата обращения: 01.10.2021).

9. Левчук К.С., Абрамова Л.С. Судостроительная отрасль России в условиях импортозамещения: состояние и перспективы // Вектор экономики. 2020. № 12 [Электронный ресурс]. URL: http://www.vectoreconomy.ru/images/publications/2020/12/economicsmanagement/Levchuk_Abramova.pdf (дата обращения: 03.10.2021).

10. Палкина Е.С., Постников Р.А. Цифровая трансформация производственной системы в судостроении: проблемы и способы их решения // Вестник Забайкальского государственного университета. 2021. Т. 27. № 6. С. – 107-123.

11. Средний возраст отечественного речфлота достиг 33,3 года [электронный ресурс] // Korabel.ru [сайт]. URL: Средний возраст отечественного речфлота достиг 33,3 года (korabel.ru) (дата обращения: 03.10.2021).

Оригинальность 96%