

УДК 339.13

Смирнов Ярослав Олегович

аспирант
Российский экономический университет
им. Г.В. Плеханова
Москва, Россия
smirnov.yaroslav11@yandex.ru

Yaroslav O. Smirnov

Postgraduate student
Plekhanov Russian University of Economics
Moscow, Russia

**ОЦЕНКА ТЕКУЩИХ МЕР ПОДДЕРЖКИ
СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ В РОССИИ
В СРАВНЕНИИ С ОБЩЕМИРОВЫМИ
ЛИДЕРАМИ СУДОСТРОЕНИЯ**

**ASSESSMENT OF CURRENT MEASURES TO
SUPPORT THE SHIPBUILDING INDUSTRY
IN RUSSIA IN COMPARISON WITH GLOBAL
SHIPBUILDING LEADERS**

Аннотация

Исследование посвящено анализу мер государственной поддержки, условий заключения контрактов и механизмов продвижения продукции в сфере гражданского судостроения, судоремонта и проектирования. Рассматриваются ключевые проблемы и барьеры отрасли, требующие системного подхода к поддержке на всех этапах цепочки создания стоимости. Особое внимание уделено сравнению российских мер поддержки с мерами в азиатских странах, в частности, в Китае и Южной Корее, которые демонстрируют более высокую эффективность прямых государственных вмешательств. Сделан вывод о необходимости усиления российской промышленной политики, нацеленной на модернизацию производственных мощностей и развитие компонентной базы, что позволит укрепить позиции российской продукции на мировом рынке судостроения.

Ключевые слова:

государственная поддержка, судостроение, геополитические вызовы, судостроительная отрасль

Abstract

This study is devoted to the analysis of government support measures, contract terms and mechanisms for product promotion in the field of civil shipbuilding, ship repair and design. In the current geopolitical situation, the issue of the development of the domestic shipbuilding industry is becoming a priority for achieving technological and transport sovereignty of Russia. The study examines the key challenges and barriers of the industry that require a systematic approach to support at all stages of the value chain. Special attention is paid to the comparison of Russian support measures with those in Asian countries, in particular, in China and South Korea, which demonstrate higher effectiveness of direct government interventions. It is concluded that it is necessary to strengthen the Russian industrial policy aimed at modernizing production facilities and developing the component base, which will strengthen the position of Russian products in the global shipbuilding market.

Keywords:

government support, shipbuilding, geopolitical challenges, shipbuilding industry

В сложившейся вокруг Российской Федерации геополитической ситуации вопрос достижения технологической и транспортной безопасности страны становится все более актуальным. Достижение суверенитета страны невозможно без развития судостроительной отрасли, что формирует целый ряд вызовов, которые необходимо решить в ближайшие 5-10 лет. Перед государством стоит задача в формировании правильной промышленной политики, которая будет направлена на создание новых и обновление существующих производственных мощностей, развитие компонентной базы и нивелирование ключевых барьеров, сдерживающих развитие отрасли.

Объектом исследования является анализ текущих мер государственной поддержки судостроительной промышленности России, условий заключения договоров и механизмов продвижения продукции гражданского судостроения, судоремонта и проектирования, а также сравнения с общемировыми лидерами судостроения.

Существующий перечень ключевых барьеров и проблем отрасли невозможно решить без формирования системного подхода к инструментарию государственной поддержки и регулированию на всех этапах цепочки создания стоимости.

За минувшее столетие традиционные лидеры транспортного судостроения (т.е. строительство танкеров, балкеров и контейнерных судов) – Европа, Великобритания, США уступили лидерство азиатским странам – Китаю, Южной Корее и Японии. Европейское судостроение сейчас обладает обширными компетенциями в области постройки специализированных типов судов, но одновременно испытывает сильное давление падения спроса на данный тип судов и конкуренцию азиатских (в частности, китайских) верфей, которые собираются освоить их постройку в ближайшем пятилетнем периоде.

Доля европейского судостроения в общем мировом объеме не превышает 10%, американского – 1%. В то время как основная процентная доля в мировом судостроении по валовому тоннажу составляет приходится на: Китай (ок. 40%), Южную Корею (более 30%) и Японию (более 20%).

Основная специализация европейских верфей – строительство сложных круизных и специализированных судов, характеризуется высокой стоимостью, технологичностью и, в отдельных случаях, – наукоёмкостью. Однако в данном сегменте отмечается рост экспансии азиатских судостроителей, в первую очередь, – китайских.

Эта потеря в значительной степени стала результатом жесткой конкуренции со стороны азиатских стран в сочетании с отсутствием стратегических ответных мер и секторальной политики со стороны ЕС, США, Великобритании, а также значительным набором мер поддержки.

Во всех крупных мировых центрах судостроения: Китай, Норвегия, США, Германия, Нидерланды, Турция, Япония, Южная Корея, Индия, Индонезия, Филиппины правительства стран оказывают явную или скрытую поддержку своей

судостроительной отрасли, а наибольшее количество мер поддержки вводили: Китай – 21; ЕС – 13; США – 11; Норвегия – 9; Южная Корея – 7.

В этих странах было применено в общей сложности более двадцати типов мер поддержки, к которым относятся: прямой перевод средств от государства (федеральные, региональные субсидии); косвенный перевод средств от государства; кредиты на более выгодных условиях, чем предлагаемые на рынке; кредитные гарантии, которые поддерживают кредиты на более выгодных условиях, чем предлагаемые на рынке; экспортные или внутренние кредиты (в т.ч. гранты лизинговых компаний); приобретение государством доли в верфи; отмена или отсрочка сбора государственных доходов (в том числе, налоговые льготы); предоставление государством инфраструктуры (кроме общей), товаров или услуг на некоммерческих условиях; поддержка НИОКР (в т.ч. гранты); защита (законодательная) внутреннего рынка (в т.ч. защита интеллектуальной собственности); требования к строительству или содержанию продукта, предусматривающие использование внутренних ресурсов страны.

В рамках исследования были выявлены следующие ключевые барьеры судостроительной отрасли России:

1) Низкий уровень инвестиционной активности в отрасли;

Основные инвестиции в модернизацию, реконструкцию и ремонт верфей осуществляются в рамках программы «Развитие ОПК». При этом инвестиции на развитие гражданского судостроения были направлены только в ПАО «ВСЗ» и АО «Балтийский завод». Данный аспект связан с высокой стоимостью заемного финансирования, а также с неиспользованием ряда отраслевых и общеотраслевых мер поддержки, которые направлены как на финансирование капитальных вложений, так и на модернизацию производства. Для достижения конкурентоспособности российской судостроительной промышленности необходимо увеличение частных и государственных (вне программ ОПК) инвестиций в производственные мощности.

2) Высокая стоимость судов;

Как следствие недофинансирования верфей отечественная продукция неконкурентная по ценовым характеристикам: например, стоимость строительства балкерного судна на 40 тыс. тонн в России выше, чем в Китае на 100%.

3) Высокая стоимость заемного финансирования.

Стоимость привлечения заемных средств в России значительно выше, чем в азиатских странах. Наиболее распространенным способом привлечения заемных средств в мире является кредит, при проведении сравнительного анализа стоимость приобретения судна в кредит в России крайне высокая

Финансирование предприятий судостроительной отрасли в России осуществляется в рамках следующих государственных программ:

- Государственная программа «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 304;

- Государственная программа «Развитие атомного энергопромышленного комплекса», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 2 июня 2014 г. № 506-12;

- Государственная программа «Развитие транспортной системы России», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 г. № 1596;

- Государственная программа «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 30 марта 2021 г. № 484;

- Государственная программа «Развитие оборонно-промышленного комплекса», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 16 мая 2016 г. № 425-8.

Основной государственной программой для поддержки продукции гражданского судостроения является государственная программа «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений». Целью программы является увеличение объемов производства гражданских судов и морской техники в отечественных судостроительных и судоремонтных организациях в 5 раз по отношению к 2013 г., а также достижение уровня локализации производимой продукции судостроения до 70%.

Достижение указанной цели происходит в рамках 4 подпрограмм:

- Подпрограмма 1 «Развитие судостроительной науки» направлена на развитие и укрепление научного потенциала отрасли, в том числе развитие кадрового потенциала отрасли;

– Подпрограмма 2 «Развитие технологического потенциала гражданского судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений» преследует цель по разработке и внедрению новых технологий по созданию судов и техники для освоения шельфовых месторождений с учетом необходимости импортозамещения;

– Подпрограмма 3 «Развитие производственных мощностей гражданского судостроения и материально-технической базы отрасли» сфокусирована на модернизации, а также создании новых производственных мощностей гражданского судостроения;

– Подпрограмма 4 «Государственная поддержка» направлена на постройку более 200 гражданских судов, приобретенных с использованием механизма лизинга и кредитования.

В 2019-2023 гг. объем финансирования мероприятий государственной программы составил более 100 млрд руб.

Государственная программа «Развитие транспортной системы России» включает в себя подпрограмму «Морской и речной транспорт». В рамках данной подпрограммы в целях обеспечения бесперебойного судоходства по трассам СМП, повышения уровня безопасности мореплавания и охраны окружающей природной среды предусматривается строительство судов обеспечивающего флота (ледоколов, аварийно-спасательных, природоохранных, гидрографических), приобретение глубоководного мобильного универсального оборудования.

В 2019-2023 гг. объем финансирования подпрограммы «Морской и речной транспорт» составил более 200 млрд руб.

За период с 2019 по 2023 гг. объем исполнения бюджета по действующим государственным программам составил более 400 млрд руб.

Также реализуется комплекс мер государственной поддержки и единственная, которая оказана непосредственно верфям – это субсидия судовой верфи «Звезда» на строительство крупнотоннажных судов. Все остальные направлены на стимулирование потребителей и поддержкой судовладельца: субсидии на строительство рыбопромысловых судов в Дальневосточном федеральном округе, субсидирование судовладельцам ставки по кредитам на закупку гражданских судов, 0% НДС при регистрации судов в Российском международном реестре судов, судовой утилизационный грант и другие.

Меры прямой поддержки судостроения в азиатских странах действуют эффективнее и быстрее, чем косвенной в западных, что наглядно видно из доминирующего положения азиатских судостроителей на мировом рынке

Таким образом, зарубежный опыт продвижения продукции судостроения в особенности прослеживается в Японии и Южной Корее, государственная поддержка которых сфокусирована на процессе приобретения флота, а также в Индии и Китае, механизмы в которых направлены на локализацию операций на всех этапах цепочки создания стоимости судна. В то же время судоремонтные услуги продвигаются на рынки только в Индии за счет налоговых и регуляторных механизмов.

С точки зрения практики в части используемых механизмов продвижения продукции судостроения и судоремонтных работ на рынки можно отметить, что существующие в России меры поддержки стимулирования спроса на продукцию гражданского судостроения направлены исключительно на компенсацию части затрат потребителей, в связи с чем можно сделать вывод, что существующие инструменты поддержки продвижения продукции судостроения и судоремонтных работ не используются.

Список использованных источников

1. Капканщиков С.Г. (2020). Антициклическое регулирование национальной экономики: содержание, инструменты, проблемы и способы их разрешения // Общество и экономика. № 9. С. 5–28. DOI: 10.31857/S020736760011344-7
2. Мандрощенко О.В. (2015). О некоторых вопросах налогообложения субъектов малого бизнеса // Теоретические и прикладные аспекты современной науки. № 7-8. С.101–105. Мау В.А. (2018). Российская экономика в 2017 году. Тенденции и перспективы. Москва: Фонд «Институт экономической политики им. Е.Т. Гайдара». 572 с.
3. Теребова С.В., Устинова К.А. (2022). Малый и средний бизнес в новых экономических условиях // Север и рынок: формирование экономического порядка. № 2. С. 107–123. DOI: 10.37614/2220-802X.2.2022.76.009
4. Абрамова М.А. (2017). Текущее состояние и перспективы развития финансовой системы России // Экономика. Налоги. Право. Т. 10. № 2. С. 6–21
5. Федеральный закон от 31 декабря 2014 г. № 488-ФЗ (ред. от 13 июля 2015 г.) «О промышленной политике в Российской Федерации» // СЗ РФ. – 2015. – № 1 (часть I). – Ст. 41.

6. Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2014 г. № 328 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» // СЗ РФ. – 2014. – № 18 (часть IV). – Ст. 2173.