

Импортозамещение в судостроении: путь к экономической и политической безопасности, или новый этап в стремительном повышении конкурентоспособности отрасли на мировой арене

© 2016 Зудинова Ксения Юрьевна

Санкт-Петербургский государственный экономический университет

191023, г. Санкт-Петербург, ул. Садовая, д. 21

директор по внешнеэкономической деятельности

ФМС Докъярд

Сафир Флауэрс Билдинг, Аль Халидийя, абонентский ящик □ 29770, Абу-Даби, ОАЭ

E-mail: Ksenia.zudinova@gmail.com

Рассматриваются меры государственной поддержки отрасли судостроения, направленные на скорейшее сокращение зависимости от поставок иностранного оборудования, и примеры реализации программы импортозамещения в судостроении, в том числе с участием научных институтов, которые ведут совместную работу с реальным сектором отрасли.

Ключевые слова: судостроение, развитие судостроения, импортозамещение, Российская Федерация, протекционизм, государственная поддержка судостроения.

На сегодняшний день на всех уровнях государственного, муниципального и хозяйственно-управления разрабатываются программы по организации выпуска продукции, аналогичной импортируемой ранее и ныне запрещенной к ввозу. Страны даже с самой высокоразвитой экономикой производят различную продукцию с использованием сетевых структур кооперации, оставляя за собой только исключительные компетенции.

Для исполнения антикризисного плана, согласно Распоряжению Правительства РФ от 27 января 2015 г. □ 98-р, были разработаны различные отраслевые программы импортозамещения, в том числе в судостроении - Приказ Министерства промышленности и торговли РФ от 31 марта 2015 г. □ 661 “Об утверждении отраслевых планов мероприятий по импортозамещению в судостроительной отрасли Российской Федерации”.

Строительство судов - сложный и длительный процесс. Он включает в себя поставку большой номенклатуры комплектующих. Ранее большинство составляющих были произведены за рубежом. В рамках программы импортозамещения частично иностранные комплектующие были заменены отечественными в короткие сроки, но большая часть изделий, особенно в области электроники, требует серьезных многолетних разработок для полного замещения зарубежной продукции.

В гражданском судостроении доля импортных комплектующих составляет до 80 % от общего объема¹. Сокращение зависимости отече-

ственного судостроения от зарубежной продукции планируется реализовать в ближайшем будущем путем внедрения государственных и федеральных целевых программ за счет бюджетных и внебюджетных средств, т.е. с привлечением бизнеса.

Немного истории

Идея импортозамещения на мировой арене не нова. Так, в 1920-х гг. большинство стран Латинской Америки и Африки с целью снижения зависимости от европейских стран проводили политику повсеместной индустриализации. Советский Союз тоже служит примером во многом автономной экономической системы. Как следствие программ импортозамещения, доля промышленности в общем ВВП стран значительно увеличилась. С 1927-го по 1965 г. в Аргентине она выросла с 24 до 34 % ВВП, а в Бразилии с 1939-го по 1968 г. - с 19 до 28 %². Данному процессу способствовали различные мероприятия, в частности особые условия инвестирования, протекционистские меры, государственные субсидии, льготное кредитование и пр. Целью было замещение импорта отечественной продукцией с сохранением количества и качества ассортимента. Подобные мероприятия проводились и в Китае. Но далеко не всегда результат оправдывал средства. В вышеописанных примерах качество и количество продукции отставали от импортного. Поэтому особо важно учитывать опыт других стран при проведении активной политики импортозамещения, чтобы избежать ошибок и получить на выходе качественную продукцию

и широкий ассортимент. Нельзя забывать и про рынок сбыта. При резком увеличении объема судостроения, внутренний рынок не сможет поглотить большие объемы продукции, что наиболее актуально для рынка судостроения РФ.

Пути импортозамещения

Можно выделить две стратегии развития импортозамещения в судостроении: открытый путь встраивания в мировую экономику с расширением горизонтальных связей и закрытый путь исключения из глобального экономического пространства с выстраиванием вертикальных взаимоотношений.

Первый путь приемлем скорее для небольших стран, которые не имеют собственных возможностей и мощностей для изоляции от других участников мировой экономики. По этой причине горизонтальная интеграция является единственным и удобным способом на пути импортозамещения.

Второй путь подразумевает изоляцию страны из мирового экономического контекста. Подобному пути следовали СССР и Северная Корея.

Каждый путь имеет свои плюсы и минусы. Опираясь на опыт других стран и СССР, Россия должна выработать более гибкую программу импортозамещения, ориентированную в первую очередь на высокое качество готовой продукции. Западные эксперты также приходят к выводу, что санкции Европы и США оказывают положительное влияние на экономику РФ. Так, в докладе Мировой конкурентоспособности экономик 2015-2016, опубликованном в сентябре 2016 г., Россия, несмотря на невысокую позицию в рейтинге конкурентоспособности, по мнению авторов доклада, имеет высокие шансы выхода из рецессии благодаря запуску программы активного импортозамещения³.

Государственные программы импортозамещения

Министерством промышленного развития были разработаны и утверждены отраслевые планы мероприятий по импортозамещению в различных отраслях отечественной промышленности, в том числе и по мерам в судостроении 31 марта 2015 г. был издан приказ № 661 "Об утверждении отраслевых планов мероприятий по импортозамещению в судостроительной отрасли Российской Федерации".

Данный документ представляет собой план мероприятий со сроком реализации проектов до 2022 г., 2020 г. зафиксирован как промежуточный этап, к которому должны быть выполнены определенные планы. Основной акцент сделан:

- на суда определенных классов и категорий;
- малооборотные и среднеоборотные дизели;
- комплексы специальных палубных механизмов для добывающих рыбопромысловых судов;
- многофункциональные палубные механизмы: краны, лебедки, в том числе и для офшорных судов и платформ;
- спасательные средства коллективного пользования: шлюпки, плоты, спусковые и разобщительные устройства.

Согласно программе на момент ее утверждения доля импорта, например, в крупнотоннажных транспортных судах, турбокомпрессорах для гибридных главных дизель-редукторных установок, в винторулевых колонках составляет 100 %. К 2020 г. максимальная плановая доля импорта по указанным выше категориям должна составлять 20-60 %⁴.

Отраслевой план мероприятий наглядно демонстрирует наиболее уязвимые сферы судостроения, над которыми будет проведена особо тщательная работа по созданию отечественных аналогов.

В Санкт-Петербурге организован Центр импортозамещения и локализации - первая и на сегодняшний день единственная на территории РФ конгрессно-выставочная площадка, целью которой является поддержка в реализации государственных программ импортозамещения на практике⁵. Площадка работает под эгидой Комитета по промышленной политике и инновациям Санкт-Петербурга. Работа центра ведется по 4 направлениям: выставочная часть, организация деловых мероприятий, создание аналитической базы заказчиков и поставщиков, распространение информации о центре и его резидентах.

Реализация импортозамещения в реальном производстве

Широкое применение получило импортозамещение на производственных судостроительных площадках страны. На сегодняшний день это только начало глобальной программы производства и использования российских компонентов и материалов. Ниже будут приведены примеры как успешного внедрения некоторых этапов программ, так и сложностей, с которыми сталкиваются предприятия в процессе их реализации.

Судостроительный завод "Северная верфь", ведущее предприятие РФ по выпуску надводных кораблей, работает только с российскими поставщиками металла. При этом на электронной площадке предприятия по закупкам участвовать в тендерах могут любые отечественные поставщики⁶. При закупке небольшого объема металла судостроительный завод также обращается на ме-

таллобазы. По металлопрокату “Северная верфь” не работает с иностранными компаниями.

Другим успешным примером реализации программы служит центр судостроения “Звездочка”, где было разработано и налажено производство подруливающего устройства мощностью более 500 кВт⁷. Уже в январе 2016 г. первое изделие было передано заказчику – “Невскому судостроительно-судоремонтному заводу”. У центра “Звездочка” в планах до 2020 г. – обеспечивать полностью внутренний спрос на подруливающие устройства и винторулевые колонки по всем типам судов.

Но далеко не во всех сферах отрасли процесс импортозамещения реализуется в краткие сроки. Одним из ключевых процессов в судостроении являются сварочные работы, которые на сегодняшний день на российских верфях осуществляются на импортном оборудовании. Непрерывно проводятся работы по импортозамещению и внедрению инноваций в данный сектор производственного процесса. Одним из самых проблемных вопросов импортозамещения в судостроении является оборудование и материалы для сварки. По данным промышленного объединения “Севмаш”, некоторые сварочные аппараты, используемые на производстве, не имеют российских аналогов, поэтому не могут быть заменены. На предприятии ежегодно проводятся тестовые испытания порядка 20 моделей различного серийного сварочного оборудования. При положительных результатах производится закупка и внедрение аппаратов. Одновременно ведется работа с производителями и отраслевыми институтами по созданию нестандартного специализированного оборудования⁸. Российские сварочные аппараты предназначены для выполнения больших объемов однотипной работы, при которой настройка осуществляется достаточно редко. Многие верфи предпочитают использовать иностранные сварочные аппараты, поскольку перенастройка режимов и типов сварочных материалов может изменяться несколько раз в день. По мнению экспертов, с экономической точки зрения наиболее эффективным в судостроении является применение робототехники. Объем ручного труда на предприятиях РФ составляет 50-70 %, в то время как в Европе 50-70 % принадлежит к механизированным методам сварки. Переход на увеличение доли робототехники в России происходит медленно.

Реализация импортозамещения в науке

ФГУП “Крыловский государственный научный центр” подготовило пакет предложений по локализации комплектующих для судостроения

по поручению Минпромторга. Согласно данному документу до 2020 г. в России планируется начать производство более 600 узлов и агрегатов для отрасли, которые объединены в 14 типов. Это подтверждает возможность наладить производство отечественных материалов и судового комплектующего оборудования. Особое внимание уделено машиностроению, в частности силовым установкам, которые в стоимостном выражении составляют до 40 % стоимости судна. Двигатели являются самым проблемным компонентом с точки зрения импортозамещения ввиду его технической сложности. Положительной тенденцией является развитие данного направления на заводах “Звезда”, “Пензадизельмаш” и др.

В 2016 г. ФГУП “Крыловский государственный научный центр”, как и другим научно-исследовательским институтам, приходится работать в условиях сниженного бюджетного финансирования, в том числе и по направлению импортозамещения. У центра в наличии 84 экспериментальных стенда. Одной из приоритетных задач на 2016-2017 гг. является их включение в реестр уникальной отраслевой стендовой базы.

ФГУП “Крыловский государственный научный центр” плодотворно сотрудничает с АО “ОСК”, совместно формируя комплексные оптимальные требования к судовым машинам и механизмам для отнесения их к продукции, произведенной в России. Обе организации регулярно проводят совместные совещания и рабочие группы по вопросу импортозамещения с дальнейшим предоставлением результатов в Министерство промышленности и торговли.

Другим успешным примером кооперации науки и реального сектора экономики служит взаимодействие Объединенной судостроительной корпорации и Национального исследовательского центра “Курчатовский институт”. Организации подписали соглашение о сотрудничестве по созданию инновационных конструкционных материалов и программных комплексов для математического моделирования в судостроительной отрасли. В рамках соглашения стороны приступят к реализации инновационных проектов с использованием результатов фундаментальных исследований Курчатовского института⁹. Таким образом, произойдет объединение научного потенциала Института с производственными возможностями ОСК.

Особое внимание уделяется импортозамещению в строительстве судов и оборудования для освоения шельфа. Значимость данного направления подчеркивает и тот факт, что из программы развития судостроения на 2013-2030 гг. было выделено обособленное направление “Развитие

судоостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2015-2030 годы”, что было утверждено Постановлением Правительства РФ от 9 июня 2015 г.¹⁰ Россия является строителем уникальных плавсредств для арктических условий работы, поэтому было принято решение об активном развитии данного направления в области строительства судов и морской техники для их использования в сложных геофизических и гидрологических условиях. В 2015 г. Министерство энергетики оценило расходы российских компаний на импортозамещение в нефтегазовом секторе до 2020 г. в 8-10 млрд руб.¹¹ Планируется заместить технологии по всем направлениям западных санкций, введенных в отношении российского нефтегазового сектора.

Перспективы импортозамещения

Как показывает практика, любое грамотно построенное импортозамещение в будущем имеет все предпосылки стать экспортно-ориентированным производством. Данная стратегия выхода на зарубежные рынки успешно используется российскими компаниями уже долгое время. Так, судостроительный завод Пелла, г. Санкт-Петербург, приобрел обанкротившуюся немецкую верфь Sietas. Из смежных отраслей Кировский завод приобрел также обанкротившиеся немецкие фирмы, основной деятельностью которых является нефтехимия, электроэнергетика и стройматериалы. В этих примерах целью поглощения служило не приобретение технологий, а вывод собственной продукции на новые рынки.

Рассматривая перспективы импортозамещения, особое внимание при разработке поэтапных программ импортозамещения необходимо уделять мнению судовладельцев. На это существует ряд причин: во-первых, по каждому судну владельцы имеют так называемый Перечень изготовителей, который отражает характеристики комплектующих и механизмов, что позволяет им оценить достоинства и недостатки каждого. Во-вторых, перед постройкой нового судна будущему владельцу предлагается Перечень изготовителей с несколькими вариантами возможных узлов и агрегатов. Поэтому при разработке российских комплектующих важно учитывать мнение судовладельцев, которые впоследствии указывают на оборудование, требуемое к установке на их судах.

Выводы

Параллельно с закупкой судового комплектующего оборудования необходимо проводить исследования и разрабатывать новые проекты мирового уровня и выходить с этой продукцией на мировой рынок. Это касается в первую очередь продукции,

аналогов которой в России нет на данный момент или которые производятся в стране, но существует необходимость их доработки до мирового стандарта по техническим характеристикам. В данную категорию входят двигательные установки, многофункциональные палубные механизмы и спасательные средства коллективного пользования.

В сложившихся санкционных условиях Россия может выбрать один из двух путей развития – закупать технологии из стран, не присоединившихся к санкциям, или разрабатывать и производить продукцию исключительно собственными силами. При выборе любого из вариантов развития должна учитываться как экономическая целесообразность, так и национальная безопасность при использовании той или иной продукции.

Приоритетом должны выступать разработка и внедрение высокоэффективных технологий, композитных материалов, увеличение срока службы систем жизнеобеспечения корабля. Российские ученые ведут разработки, не уступающие по уровню лучшим мировым открытиям в области судоостроения.

Для решения столь сложных задач необходим комплексный подход, включающий кооперацию государства, бизнеса, научно-исследовательских институтов и университетов по подготовке кадров для отрасли. Исключительно экономически оправданным сочетанием различных форм и методов можно выстроить оптимальную программу импортозамещения.

¹ Импортозамещение - догоняющая технология // Вести морского Петербурга. 2014. □ 4 (36).

² URL: http://www.korabel.ru/news/comments/importozameschenie_v_sudostroenii_chno_eto_takoe_chem_opasno_i_vozmozhno_li_voobsche.html.

³ The Global Competitiveness Report 2015-2016, Klaus Schwab, World Economic Forum.

⁴ Приказ Минпромторга России □ 661 от 31 марта 2015 года “Об утверждении отраслевых планов мероприятий по импортозамещению в судостроительной отрасли Российской Федерации”.

⁵ URL: <http://importnet.ru/publications/07.04.16/570658bc0d65c57b0c229dcc/?s=56d1bf2b1627a80b780f42ac>.

⁶ URL: <http://sudostroenie.info/novosti/15360.html>.

⁷ URL: <http://rueconomics.ru/149864-zvezdochkanachinaet-proizvodstvo-podrulivayushhih-ustroystv-nazamenu-importnyim>.

⁸ Сварить из местного топора: об импортозамещении в судостроении // Морской бизнес. 2016. Март (□ 42).

⁹ URL: http://minpromtorg.gov.ru/press-centre/news/#!osk_i_kurchatovskiy_institut_budut_sozdavat_materialy_dlya_sudostroeniya.

¹⁰ URL: <http://government.ru/programs/246/events>.

¹¹ URL: <http://neftegaz.ru/news/view/138446-Pravitelstvo-RF-ozabotilos-importozamescheniem-v-sudostroenii-dlya-osvoeniya-shelfa>.