

Экспорт продукции российского судостроения

*Балаова И.А., студентка 3 курса
факультета управления*

*Научный руководитель: Тотиева Жанна Дмитриевна,
доцент кафедры математического анализа,
кандидат физико-математических наук*

ФГБОУ ВО «СОГУ имени Коста Левановича Хетагурова»

e-mail: ibalaova@mail.ru

Россия, Владикавказ

В соответствии с доступными на момент подготовки данного материала данными ИТС Trade Map об объемах экспорта продукции судостроительной отрасли, соответствующей в международной классификации группе «Суда, лодки и плавучие конструкции», в 2016 году из России было экспортировано рассматриваемого вида продукции на сумму около 635 млн долл. США.

Доля России в суммарном объеме мирового экспорта продукции судостроения по 2016 году составила 0,5%. По сравнению с 2015 годом результат российских поставок на внешние рынки, по сведениям того же источника, сократился на 50%. Так или иначе, но в 2014-2016 годах доля России в мировом экспорте профильной продукции не превышала 1%. Несмотря на отсутствие данных о суммарном общемировом экспорте группы «Суда, лодки и плавучие конструкции» в 2017 году, ИТС Trade Map опубликовали итоговые цифры по году по ряду стран, включая Россию. Согласно этим данным, российский экспорт судостроительной продукции увеличился по итогам 2017 года почти на 50%. Однако он все равно был существенно ниже уровня 2015 года. Таким образом, логично предположить, что положение России в структуре мирового экспорта по интересующему виду продукции изменилось мало.

Таблица 1. Экспортные поставки судов, лодок и плавучих конструкций, млрд долл. США

	2013	2014	2015	2016	2017
Мировой экспорт, всего	146,67	138,61	136,19	123,29	н/д
в т.ч. отгрузки из России	2,30	0,82	1,25	0,63	0,95
Доля России	1,6%	0,6%	0,9%	0,5%	н/д

Источник: ИТС Trade Map

Данные Федеральной таможенной службы России также фиксируют рост экспортных поставок продукции отечественного судостроения. Однако между ИТС Trade Map и ФТС РФ имеется существенное расхождение в оценках объемов этих поставок по итогам 2016 года. Так, если ФТС отчитывается об объеме поставок в 0,93 млрд долл. США, то ИТС Trade Map приводит цифру в 0,63 млрд долл. США.

Таблица 2. Сопоставление данных об экспорте судов, лодок и плавучих конструкций у ФТС России и ITC Trade Map, млрд долл. США

	2015	2016	2017
ITC Trade Map	1,25	0,63	1,25
ФТС РФ	1,25	0,93	1,25
Расхождение в млрд долл.	0	0,3	0

Источник: ITC Trade Map, ФТС РФ

Если рассматривать географию поставок продукции российского судостроения, то, согласно информации ФТС, по итогам 2017 года 60% всего стоимостного объема экспортных поставок судов, лодок и плавучих конструкций из России пришелся всего лишь на четыре страны: Южную Корею, Японию, Сингапур и Турцию. Среди прочих стран, заметным объемом поставок отличаются Турция, Нидерланды и Дания. Всего же по рассматриваемой группе продукции экспортные поставки в 2017 году осуществлялись более чем в 60 стран мира.

С точки зрения поставляемых продуктовых групп, основной объем экспорта продукции российского судостроения приходится на группу, соответствующую коду 8901 «суда круизные, экскурсионные, паромы, грузовые суда, баржи и аналогичные плавучие средства для перевозки пассажиров или грузов» (63%). Кроме нее, практически весь оставшийся объем заняли группа 8906 «суда прочие, включая военные корабли и спасательные суда, кроме гребных лодок» (24%) и группа 8904 «буксиры и суда-толкачи» (11%). Доля прочих позиций ТН ВЭД не превысила 1%. В более глубокой детализации, внутри кода 9801 фигурировали, фактически, лишь две позиции: 89012010 «морские танкеры (54% внутри группы 9801) и 89019010 «прочие грузовые и грузо-пассажирские плавучие средства морские» (46%). Что касается второй крупнейшей продуктовой группы 9806, то по ней детализации в открытом доступе нет.

Важно отметить, что поставки в ставшую наиболее крупным внешним контрагентом России Южную Корею (доля 19%) в 2017 году увеличились в 2,6 раза. В соответствии с данными ФТС РФ, как непосредственно прирост, так и вообще основной объем экспорта был зафиксирован по продуктовой группе 8901 «суда круизные, экскурсионные, паромы, грузовые суда, баржи и аналогичные плавучие средства для перевозки пассажиров или грузов». Однако мы не смогли в открытом доступе найти какую-либо информацию, касающуюся причин столь значительного прироста в Южную Корею российского экспорта. Общеизвестно, что судостроительная отрасль Республики Корея как объемно, так и технологически превосходит аналогичную отрасль в России. При этом изначально именно один из ведущих корейских производителей – компания Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co., Ltd» (DSME) стала партнером ОСК на первом этапе реализации проекта строительства верфи в Приморском крае в 2009 году [2]. Но позже корейская компания вышла из проекта в связи с неопределенностью в отношении его финансирования российской стороной [3]. Прекратив финансирование проекта, корейская сторона продолжила

оказывать техническое содействие реализации проекта. На сегодняшний день сотрудничество между двумя странами в сфере судостроения остается очень тесным. На состоявшейся 4 марта 2018 года встрече временно исполняющего обязанности губернатора Приморья Андрея Тарасенко и председателя Комитета по экономическому сотрудничеству на северном направлении при Президенте Республики Корея Сон Ен Гиля говорилось, что такие крупные корейские компании, как «Самсунг» и «Хендэ» уже в течение многих лет являются партнерами реализации судостроительного проекта «Звезда». И были высказаны ожидания, что Корея и далее будет оставаться основным партнером строящейся верфи [4]. Другим направлением сотрудничества является участие корейской стороны в проектах по производству и транспортировке сжиженного природного газа Сахалин-1 и Сахалин-2. В частности, в рамках взаимодействия в этой сфере была достигнута договоренность, что для транспортировки продукции «Ямал СПГ» на южнокорейских верфях будет построено 15 танкеров-газовозов [5]. Таким образом, возвращаясь к произошедшему росту экспорта судостроительной продукции из России в Южную Корею, остается только сожалеть об отсутствии информации о причинах озвученного ФТС увеличения поставок. Считаем необходимым отметить, что государством осознаются текущие (прежде всего технологические) ограничения в возможностях более-менее быстрого наращивания экспорта продукции российского судостроения. И хотя общие для всего машиностроительного комплекса меры по поддержке экспорта (например, помощь в организации ярмарочно-выставочной деятельности) распространяются и на судостроительную отрасль, ставка на нее не делается. Так, по итогам состоявшегося 30 ноября 2016 года заседания президиума Совета при Президенте России по стратегическому развитию и приоритетным проектам был утверждён паспорт приоритетного проекта «Международная кооперация и экспорт в промышленности». В этом документе в качестве отраслей с высоким экспортным потенциалом были названы автомобилестроение, авиастроение, сельскохозяйственное и железнодорожное машиностроение. Судостроение получило более низкий приоритет [6].

Если говорить о фактической работе, связанной со стимулированием экспорта продукции российской отрасли судостроения, то о каких-то более-менее заметных ее результатах говорить пока преждевременно. Как известно, в 2015 году на правительственном уровне было принято решение о создании единого эффективного института развития, который должен был стать связующим звеном для бизнеса между существующими инструментами поддержки экспорта на всех этапах экспортного цикла. В декабре 2015 года были утверждены основные направления и план развития Российского экспортного центра (РЭЦ). А с февраля 2016 года с целью реализации принципа единого окна начался процесс функционального объединения РЭЦ с Российским агентством по страхованию экспортных кредитов и инвестиций (ЭКСАР) и Росэксимбанком. Тем самым произошла интеграция практически всех используемых государством инструментов поддержки экспорта, от

нефинансовых и координационных, до страхового покрытия, целевых кредитов и гарантий. И хотя несырьевой экспорт был объявлен приоритетным направлением для вновь образованной группы РЭЦ, достичь ощутимых подвижек в сфере судостроения сразу не получилось. В частности, отчет о деятельности группы РЭЦ за 2016 год показывает, что приоритетными направлениями поддержки стали химическая отрасль, металлургия, средства наземного транспорта, летательные и космические аппараты. Судостроение или водный транспорт в отчете не упоминались [7]. Как мы более подробно описываем это в главе, посвященной государственной политике, основным для отечественного судостроительного комплекса продуктовым направлением является экспорт военных кораблей. Однако начиная с 2014 года для России существенно осложнились обстоятельства, связанные с возможностями военно-технического сотрудничества и международной кооперации в части закупок и поставок продукции военного и двойного назначения. Одним из наиболее показательных примеров этого является отказ Украины поставлять России газотурбинные установки производства ГП «Зоря-Машпроект», которыми должны были оснащаться новые российские военные фрегаты. Как писала в апреле 2017 года газета «Ведомости», замещающее производство решено было организовать на НПО «Сатурн» (г. Рыбинск), где был открыт сборочно-испытательный комплекс газотурбинных агрегатов двигателей кораблей Военно-морского флота, включающий в себя сборочный цех и испытательный стенд [8]. При этом еще осенью 2016 года в Индии был подписан пакет документов по военно-техническому сотрудничеству с Россией. В рамках данного пакета предусматривалось заключение контракта на поставку для ВМС Индии фрегатов проекта 11356. Однако итоговое соглашение так и не было подписано. Одной из причин этого стало то, что индийская сторона настаивала на установке именно украинских турбин [9]. Так или иначе, но в ноябре 2017 года договоренность еще достигнута не была [10].

В целом же, проблема полноценного импортозамещения двигателей для больших военных судов будет решена, как писали «Ведомости» со ссылки на свои источники в среде экспертов, в течение пяти лет. Очевидно, что это накладывает ограничения на возможности наращивания российского экспорта военных кораблей в ближайшие годы.

Список использованной литературы:

1. Волкова А.В. Рынок минеральных удобрений. М.: Национальный исследовательский университет Высшая школа экономики, 2017.
2. <http://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/yuzhnaya-koreya-i-razvitie-shelfovogo-sudostroeniya-na-dalne/>
3. http://shipbuilding.ru/rus/news/russian/2012/09/07/zvezda_dsme_money_07_0912/

4. http://www.otvprim.ru/society/primorskij-kraj_05.03.2018_61857_respublika-koreja-rassmatrivaet-primorje-v-kachestve-osnovnogo-rossijskogo-partnera.html
5. <https://topwar.ru/124367-zakaz-yuzhnokoreyskih-tankerov-ne-povredit-rossiyskim-verfyam.html>
6. <http://government.ru/news/25592/>
7. <https://2016.exportcenter.ru/eksimbank/rec-group>
8. <https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2017/04/26/687421-ribinskii-zavod-dvigateli>
9. http://www.arms-expo.ru/news/vzaimodeystvie/vopros_stoimosti_postroyki_novykh_fregatov_proekta_11356_dlya_vms_indii_poka_ne_soglasova/
10. <https://flotprom.ru/2017/%D0%AF%D0%BD%D1%82%D0%B0%D1%80%D1%8C26/>