

УДК 338

СТРАТЕГИЯ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Сергеева К.И.

*Старший преподаватель кафедры экономики и менеджмента филиала
САФУ в г. Северодвинске,
Россия, г. Северодвинск*

Аннотация

Судостроительная ветвь считается частью военно-промышленного ансамбля государства, который включает в себя формирование (исследование, проектирование, строительство, конструкторско-техническое обеспечение, ремонт и утилизация) кораблей, кораблей и плавучих систем, контрольно-измерительных устройств, компьютерного оружия и вооружения для военного флота и т.д.

Авторами проанализированы векторы конкурентоспособности судостроения, которые возможно анализировать с точки зрения продукции военного и гражданского судостроения, а также морского и речного. В статье указано, что развитие судостроительной ветви имеет весомое значение для развития обороноспособности страны, инфраструктуры, торговли, пассажирских перевозок, морской промышленности, морской нефтегазодобычи. Господдержка судостроения положительно воздействует на развитие смежных отраслей, таких как металлургия, электроника, приборостроение, способствует созданию дополнительных рабочих мест.

Ключевые слова: конкуренция, судостроение, судостроительная отрасль, темп роста, заказ, стратегия.

STRATEGY FOR INCREASING THE COMPETITIVENESS OF THE SHIPBUILDING INDUSTRY

Sergeeva K. I.

Senior lecturer of the Department of Economics and management

branch of SAFU in Severodvinsk,

Russia, Severodvinsk

Annotation

The shipbuilding branch is considered part of the military-industrial ensemble of the state, which includes the formation (research, design, construction, design and technical support, repair and disposal) of ships, ships and floating systems, control and measuring devices, computer weapons and weapons for the navy, etc.

The authors analyzed the vectors of competitiveness of shipbuilding, which can be analyzed in terms of products of military and civil shipbuilding, as well as sea and river. The article states that the development of the shipbuilding branch is of great importance for the development of the country's defense capability, infrastructure, trade, passenger traffic, the maritime industry, and offshore oil and gas production. State support for shipbuilding has a positive effect on the development of related industries, such as metallurgy, electronics, instrumentation, and contributes to the creation of additional jobs.

Keywords: competition, shipbuilding, shipbuilding industry, growth rate, order, strategy.

Судостроительная промышленность (да и любая другая промышленность в какой-то степени) все время живет от одного кризиса к другому. То ломаются производственные цепочки в девяностых, то гремят финансовые шторма в нулевых, то санкции вводятся, то рубль падает. Наиважнейшим условием обеспечения стратегического развития промышленного комплекса, является научное аргументирование многообещающих направлений повышения их конкурентоспособности.

Конкуренцию следует считать, как один из авангардных инструментов, склоняющих увеличение эффективности экономики государства и ее регионов. В этой новой для нашего государства ситуации необходимо более содержательное научно-исследовательское осознание самой категории конкурентоспособности, надлежащих способов и механизмов управления.

Фундаментальные векторы укрепления конкурентоспособности судостроения Российской Федерации представлены на рисунке 1.



Рис. 1 – Фундаментальные векторы укрепления конкурентоспособности судостроения Российской Федерации [1]

На новейшем глобальном и гиперконкурентном рынке каждая компания, несомненно, осознает, что поощрение конкурентной деятельности является основным двигателем экономического роста. Но только успешные компании постоянно развивают свои конкурентные преимущества, выстраивают стратегии конкурентного поведения, стремятся к проактивным инновациям, но не питают иллюзий по поводу небольших изменений. [3].

Активная конкурентная позиция может выступать возможным для выполнения стратегическим источником, одним из основных инструментов обеспечения увеличения конкурентоспособности государственной экономики и умножения ее конкурентных преимуществ в мире.

В 2019 году мировой флот вырос на 4,1 % – это самый высокий показатель роста за период начиная с 2014 года. За год флот вырос до 2 млрд т. Наиболее быстрый рост был отмечен в секторе газовозов, за ними следовали нефтяные танкеры, балкеры и контейнеровозы. Вместимость самого крупного контейнеровоза России увеличилась на 10,9 %. На данный момент самые большие контейнеровозы не уступают в размерах крупнейшим нефтяным танкерам и превосходят крупнейшие сухогрузы и круизные суда. С мониторингом навыка эксплуатации судов других типов и ограничений, касающихся подходных каналов, портовой стройиндустрии и судостроительных предприятий, можно полагать, что контейнеровозы, по-видимому, достигли предельных размеров.

Мировой флот на начало 2020 года насчитывает свыше 98 140 судов общим дедвейтом 2,06 млрд т.

В III квартале 2020 года Российская Федерация (860 тысяч CGT) впервые в истории заняла второе место в рейтинге мировых держав по объемам судостроения, благодаря построенным ледоколам. Первенство лидеров по-прежнему сохраняет Южная Корея (1,42 млн. CGT), а тройку лидеров замыкает Китай (830 тысяч CGT) [4].

Согласно опубликованной оценке за сентябрь 2020 года, мировой диапазон судостроения сформировал 480 тыс. CGT, или 20 судов. В предыдущем месяце объем судостроения Южной Кореи составил 230 тыс. CGT, или шесть судов, а Китая – 240 тыс. CGT (13 судов) [4].

В период с января по сентябрь 2020 года общий мировой объем судостроения составил 9,75 млн CGT. В 2020 году строительство судов ниже, чем в 2019г., из-за пандемии новой коронавирусной инфекции. Хотя это явно Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

не помешало России прорваться на второе место. На рисунке 2 представлено общее распределение количества построенных судов по странам в 2020 году.

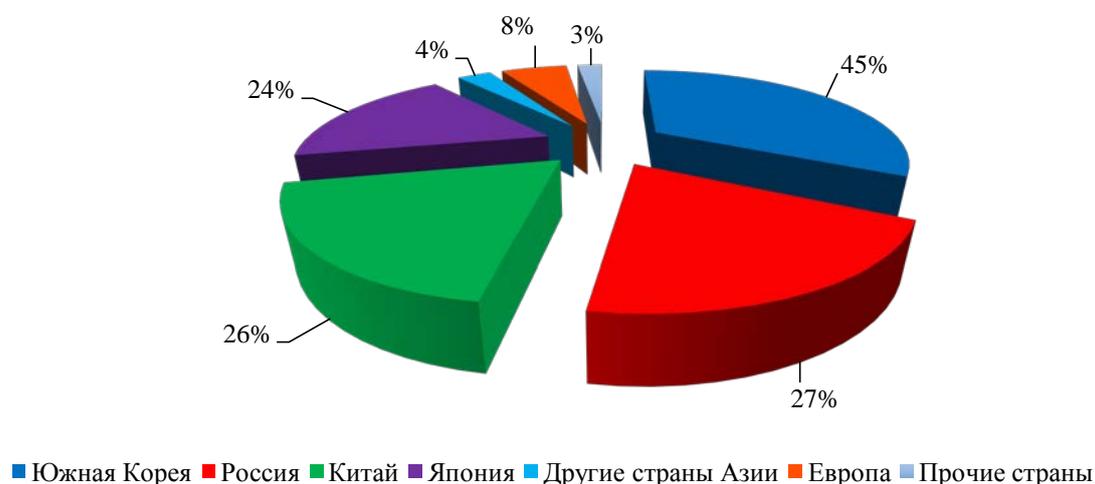


Рис. 2 – Распределение общего количества построенных судов по странам, 2020 г. [2]

В Российской газете RGRU Александров В. указал, что в соответствии с экспертной оценкой, для решения этой проблемы в настоящее время контрпродуктивна. Обоснование номенклатуры на перспективу, в отечественном судостроении необходимо отдавать предпочтение так называемым высокотехнологичным наукоемким судам. Причиной этого может быть строительство высокотехнологичных, уникальных и малых судов и плавучих средств для освоения месторождений углеводородов на континентальном шельфе для промысловых морей Арктики и Дальнего Востока, а также судов для промышленного производства Северного Арктического региона. Для их претворения необходимы: выполнение ряда специфических требований, больших научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, а также разработка новых проектов и в целом масштабная техническая модернизация нашего производства.

На современном этапе времени существуют газовые ресурсы для сжиженного природного газа, которые уже сегодня имеют спрос на рынке сбыта для азиатских государств. Как и прежде, отечественной продукцией

остаются ледоколы. Совокупный портфель заказов на функциональные средства постижения континентального шельфа на ближайшие десять лет для российских судов может составить около 1 трлн руб.

Рыбопромысловый российский флот обязан пополняться только отечественными судами. Достаточное количество лет назад он был первым в мире. На современном этапе времени более 80 процентов его состава используется в течение срока полезного использования. Из-за рубежа бывших в эксплуатации рыболовецкого суда. Перспективы выхода на рынок и внутренние ряды судов.

Являясь относительно впечатляющим, судостроение в особой мере благоприятствует занятости населения, обеспечивая, как правило, в Российской Федерации более миллиона штатных единиц учитывая смежные сектора экономики. Безусловно состояние дел в судостроении всякий раз оказывает многозначительное воздействие на социально-экономическую ситуацию в стране. Судостроительная индустрия издавна считается экспортно-ориентированным сектором промышленности, например, как многочисленные страны в силу нестабильного финансово-экономического онтогенеза не в состоянии сформировывать собственное судостроение при наличии национального судоходства и оборонных интересов. Конечно же самое важное, это то, что судостроение является отраслью, обеспечивающей оборонный потенциал страны, ее национальную безопасность [4].

На основании Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2035 г. (далее – Стратегия), утвержденной в конце 2019 года, определены задачи Стратегии: увеличение объема промышленного производства продукции в 2,22 раза к 2035 г. по отношению к 2018 г., в сопоставимых ценах, соответствующего роста производительности труда, загрузки основных производственных фондов с 60% до 80% и части стоимости отечественной продукции в стоимости конечной гражданской продукции с 40 до 75%. При этом в гражданском сегменте предполагается занять до 90%

Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

внутреннего рынка в стоимостном выражении и до 98% в тоннаже [1].

В последние годы активизировались усилия государства по развитию гражданской составляющей судостроительной отрасли, что связано, в том числе, с необходимостью реализации инфраструктурных и инвестиционных проектов в условиях санкций. Результаты представлены на рисунке 3.

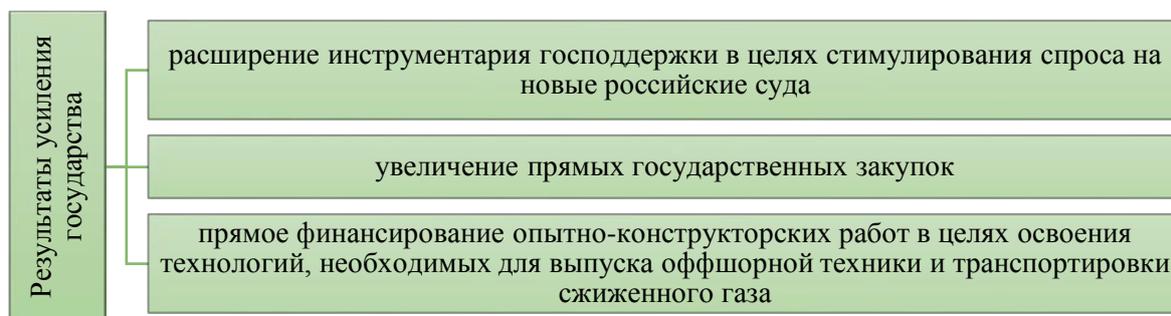


Рис. 3 – Результаты усиления государства

Среди ключевых мер поддержки, ставших импульсом роста гражданской составляющей СП, следует выделять самые важные (рисунок 4).

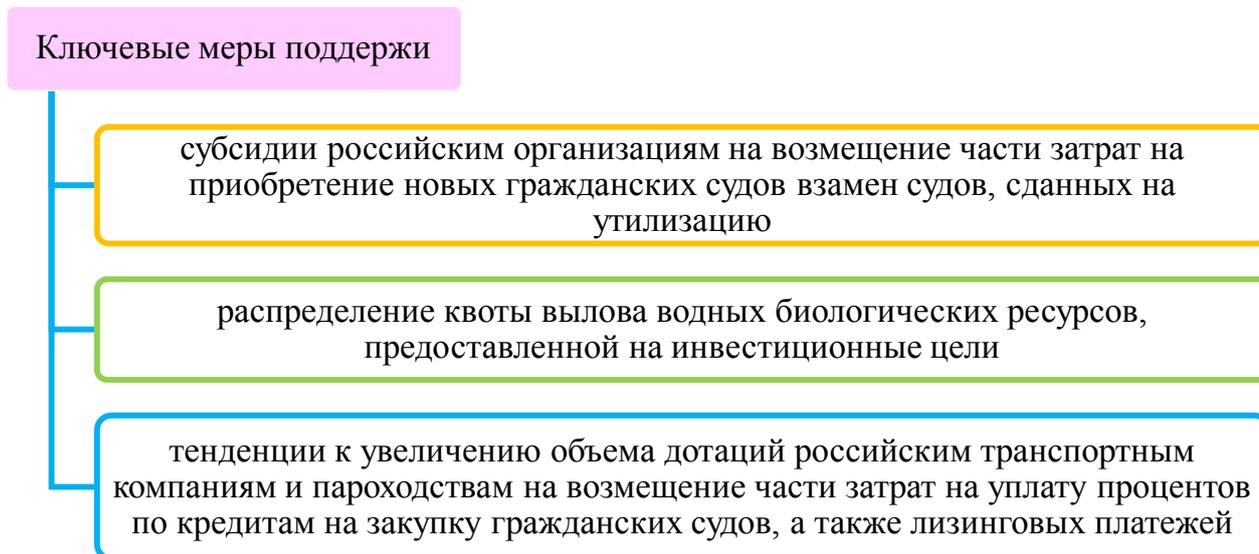


Рис. 4 – Ключевые меры поддержки [5]

Меры господдержки стабилизировали спрос на новый гражданский флот, построенный на российских судостроительных заводах.

Рост объемов производства судостроения России в 2019 году стал рекордным за семь лет по тоннажу сданных судов – около 400 тыс.т., и их стоимости – 103,8 млрд, руб. В структуре производства судостроительной

промышленности примерно 18 % промышленного выпуска приходится на гражданские суда и морскую технику.

Особенность российского судостроения в том, что, по сути, оно в решающей степени обращено на производство военной техники.

Принимая к изучению анализ динамики производства, есть смысл опираться на материалы агентства INFOLine, которые, вероятно, продемонстрируют, что количество изготовленных в отрасли судов с 2014 года уменьшилось. При таком падении в гражданском сегменте в отчетном периоде объем производства модуля для гражданских судов более чем сократился. В 2019 году объем построенных гражданских кораблей и военных кораблей значительно упал примерно на 43%. (рисунок 5) [4].

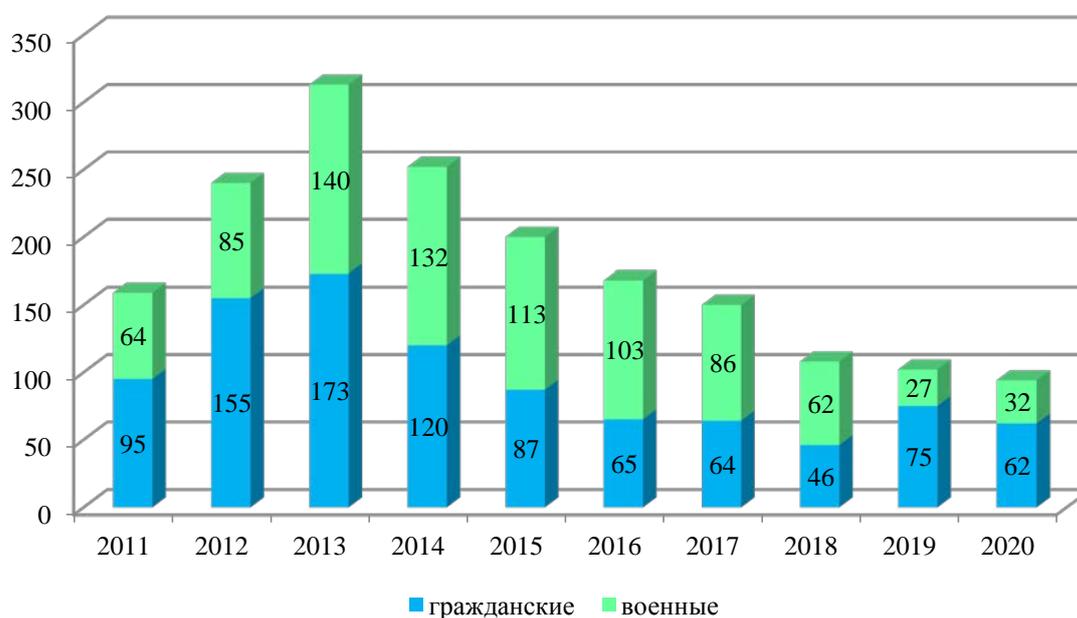


Рис. 5 – Контент-анализ количества гражданских военных судов, построенных в 2011-2020г ., шт. [4]

По показателям обозревателей информагентства INFOLine, в 2019 году количество судов и судов массой более 50 тонн, переданных российскими верфями, уменьшилось и составило чуть более 90 единиц, тогда как в 2018 году их было 123 единицы. Количество сдаваемых в 2019 году крупных и средних судов и кораблей сократилось как в гражданском сегменте, так и в военном

кораблестроении. Кроме того, по оценкам анализируемых материалов агентства INFOLine, за 2019 год было также построено более 70 малых судов и катеров тоннажем менее 50 тонн (к примеру, в 2018 году – было около 110 малых судов и катеров). Совокупность числа построенных гражданских судов и военных кораблей, тоннажем более 50 тонн в 2019 году был на 2% выше уровня 2018 года (рисунок б), что в первую очередь связано с увеличением среднего размера строящихся судов гражданского спектра [4].

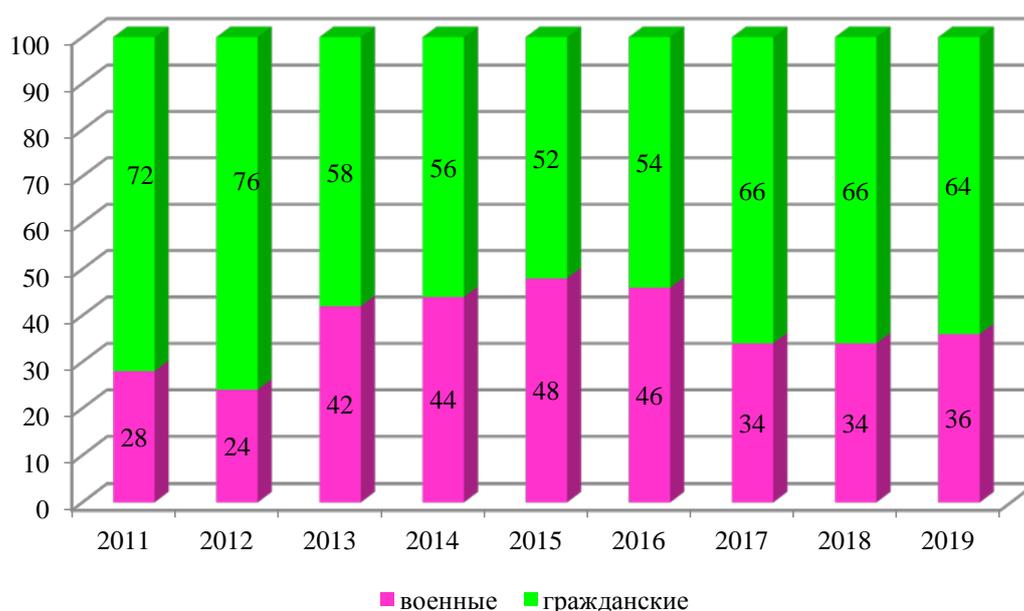


Рис. б – Контент-анализ суммарного тоннажа гражданских и военных судов, построенных в 2011-2019гг., тыс.тонн [4]

Все передовые верфи владеют полным объемом производства и аналогичного технологического оснащения, которого абсолютно достаточно для выпуска конечного продукта всякий ассортимент вооружений программы на ближайшие 10-15 лет. Тем не менее, ситуация с активными производственными фондами, преимущественно их деятельной части, не соответствует прогрессивным запросам по производительности, надежности, шанс работать в прогрессивной информационной среде. Амортизация форсированной доли ОПФ в индустрии судостроения, по оценкам исследователей составляет более 70% [4]. Именно это заключение касается не Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

только лишь базисных компаний-производителей готовой продукции, да и компаний-смежников, которые снабжают комплектующими изделиями и оснащением. Прирост рентабельности, закладываемый Минобороны в структуру цены продукции судостроения, не гарантирует воспроизводство основных производственных фондов корпораций [4].

Несмотря на неизменные проблемы российской судостроительной индустрии, Минпромторг в Стратегии-2035 предусматривает даже в самом не оптимистичном прогнозе построить 357 судов приблизительно за 18 лет, добившись подъема производства гражданских судов в 3,9 раза. В случае если о реализации целевого сценария, то будет построено почти в два раза больше. Впрочем, для всего этого необходима господдержка, размеры которой в стратегии не оценены. Аналитики затрудняются содержательно резюмировать документ, констатирую его слабую проработку и явные номинальные ошибки.

Россия нуждается в масштабном ремонте гражданских судов, это следует из стратегии развития судостроительной отрасли до 2035 года. Тенденции внутреннего рынка оценены в 250 морских транспортных судов, более 1500 транспортных судов «река-море», 1600 рыбопромысловых судов, более 250 штук морской техники дополнительного и технического флотов, 90 научно-исследовательских судов, 24 ледокола, а еще в пределах 150 судов и морской техники для освоения шельфовых месторождений. Впрочем, резюмируется в документе, финансовые возможности клиентов дают возможность обновить менее пятидесяти процентов флота [1].

Стратегия допускает три вариации развития отрасли, различающиеся темпами экономического роста и размером государственной помощи.

В рамках инновационного (базового) сценария к 2035 году будет построено 463 корабля, а балансовая стоимость заказов приблизится к 2,3 трлн рублей. В оптимистическом сценарии будет произведено 651 корабль. По консервативному сценарию будет построено 357 судов, что, однако, увеличит производство в отрасли в 3,9 раза по сравнению с 2018 годом (рисунок б) [1].

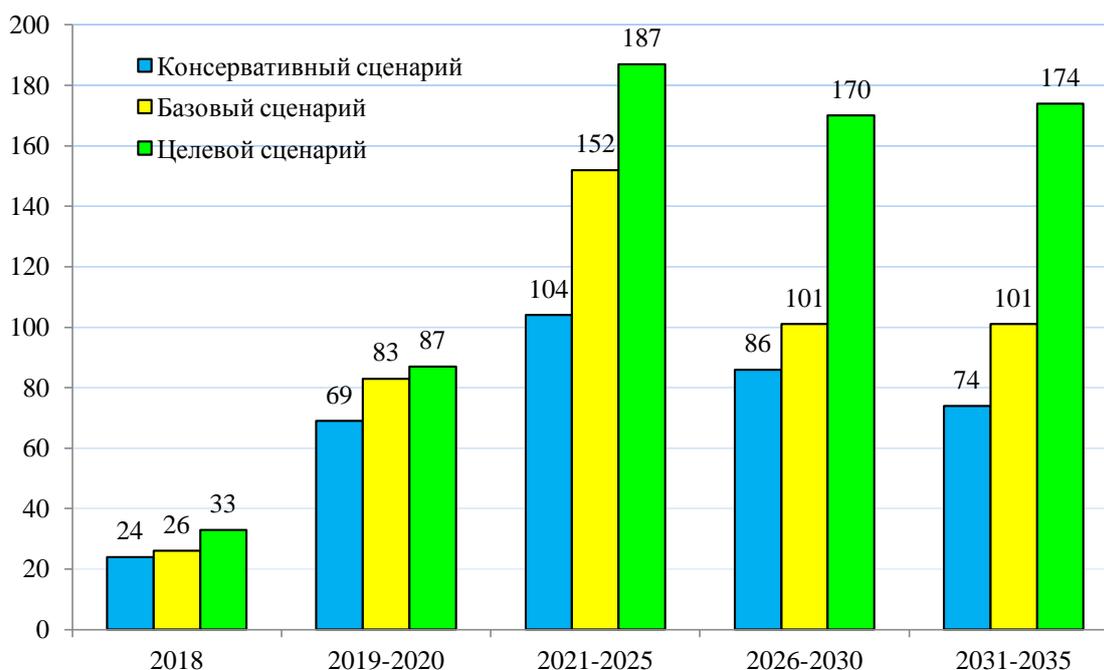


Рис. 6 – Прогноз строительства гражданских судов в РФ, шт. [1]

«В силу специфики индустрии, в том числе высокой капиталоемкости кораблестроения, долгосрочная окупаемость капвложений, ее деятельность и последующее становление невозможны без интенсивного содействия государства» - рассказывается в документе. Вместе с тем в стратегии нет никаких интерпретаций возможного или ожидаемого объема дотаций, а также возможных механизмов ее предоставления. Также не упомянуто, как объем дотаций и заказа должен обеспечиваться между судостроителями, входящими в Объединенную судостроительную корпорацию, и заводами за пределами ее границ [1].

В стратегии заложено более рациональное использование резервов производственных мощностей и обеспечение максимальной загрузки верфей, а также прогноз динамики, и структуру грузовой базы.

Существенный рост объемов производства связан и с вводом в эксплуатацию новых судостроительных мощностей.

Но, помимо масштабных строек, в стратегии правительство России уделяет особое внимание уделяется государственной поддержке и в целом

условиям развития судостроения. Планируется сохранить наиболее удачные меры поддержки и при необходимости внести необходимые изменения. Сейчас мы активно работаем с индустрией и собираем отзывы, чтобы могли появиться новые инструменты.

На предприятиях судостроительного комплекса стоит проблема нехватки высококвалифицированных кадров. В стратегии представлены инструменты, которые, как кажется, должны сподвигнуть организации отрасли активнее применять инструменты ориентированного обучения как в высокопрофессиональном образовании, так и в части налаживания взаимоотношений с учреждениями высшего и среднего профессионального образования. В данный момент на уровне государства разрабатываются меры по формированию взаимовыгодного партнерства системы профессионального образования с работодателями.

В целом ситуация на глобальном рынке судостроения в настоящее время стабильной быть не может. Это бесспорно не является современным явлением, поскольку отрасль в большей степени зависит от колебаний мировой торговли, которые достаточно трудно спрогнозировать.

Библиографический список:

1. Распоряжение Правительства РФ от 28.10.2019 № 2553-р «Об утверждении Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2035 года», [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_336470/ (Дата обращения 07.04.2021). – Загл. с экрана.

2. Сергеева, К. И. Анализ рынка мирового судостроения / К. И. Сергеева // Актуальные вопросы инновационного развития Арктического региона РФ : Сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции, Северодвинск, 18–30 ноября 2020 года. – Северодвинск: Северный

(Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова, 2020. – С. 592-595.

3. Сергеева, К. И. Конкуренция на мировом рынке судостроения / К. И. Сергеева // Актуальные вопросы инновационного развития Арктического региона РФ : Сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции, Северодвинск, 18–30 ноября 2019 года. – Северодвинск: Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова, 2020. – С. 592-595.

4. INFOLine [Электронный ресурс] : [официальный сайт] / Информационное агентство «INFOLine». - Режим доступа: <http://infoline.spb.ru/news/index.php?news=158398> (Дата обращения: 04.11.21). - Загл. с экрана.

5. PortNews [Электронный ресурс] : [официальный сайт] / Информационно-аналитическое агентство «PortNews». - Режим доступа: <https://portnews.ru/magazine/j44/> (Дата обращения: 04.11.21). - Загл. с экрана.

Оригинальность 75%