



УДК 338.45

О.Л. Трухинова, ст. преподаватель, кафедра бухгалтерского учета, анализа и финансов,
ФГБОУ ВО «ВГУВТ»
603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

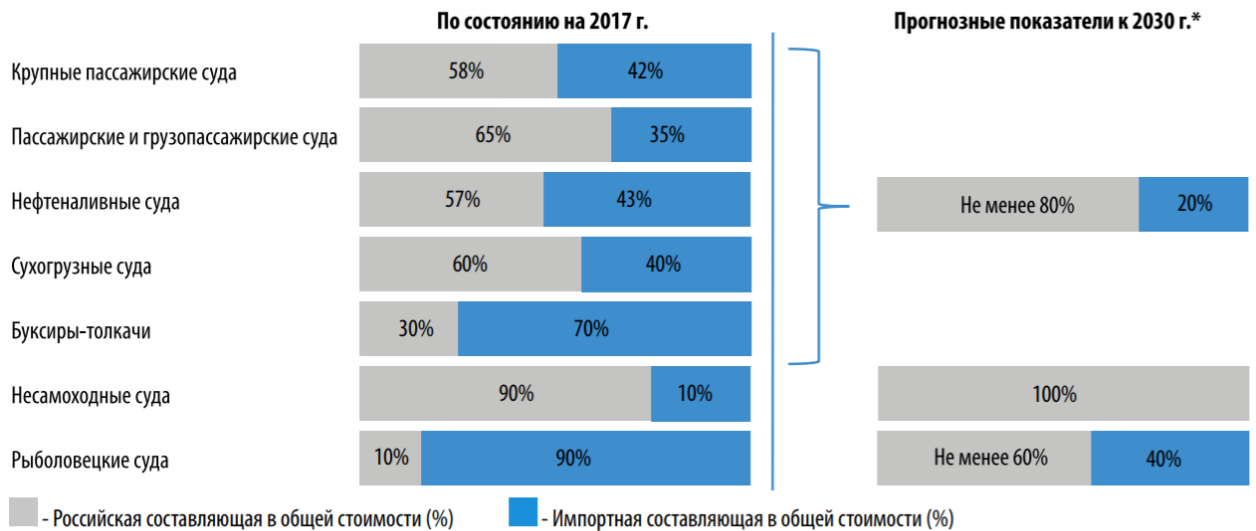
ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ НА СОВРЕМЕННОЕ РАЗВИТИЕ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В РОССИИ

Ключевые слова: судостроительная промышленность, импортозамещение, импортозависимость.

В статье отражается проблема импортозависимости российской судостроительной промышленности и показаны направления ее преодоления, положительно влияющие на развитие отрасли.

В современных условиях России приходится учитывать влияние на дальнейшее развитие экономики международных санкций, которые вызывают определенную изоляцию от зарубежных партнеров и нарушение сложившихся хозяйственных связей. Этот процесс происходит и в судостроительной промышленности, которая испытывает негативные последствия в связи с зависимостью от импортных поставок производственного и судового оборудования, комплектующих. Отставание отрасли в последние годы проявлялось в упадке отечественного производства многих видов изделий, необходимых для судостроения. Особенно это касается продукции высоких технологий: навигационных систем и приборов, судовых двигателей высокой мощности, робототехники и современных станков, используемых в судостроительном производстве, и т.п. К сожалению, российское судостроение оказалось слишком зависимым от иностранных производителей, что в данной ситуации не позволяет отрасли обеспечить бесперебойный выпуск судов и технологическую безопасность для страны в целом. На рисунке 1 показано соотношение между импортной и российской составляющей в стоимости выпускаемых судов, которое отражает вышеуказанные обстоятельства.

СООТНОШЕНИЕ ИМПОРТНОЙ И РОССИЙСКОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ В СТОИМОСТИ СУДОВ



■ - Российская составляющая в общей стоимости (%) ■ - Импортная составляющая в общей стоимости (%)
 *С учетом максимальной плановой доли импорта к 2020 году, установленных приказом Минпромторга России от 31.03.2015 г. № 661 «Об утверждении отраслевых планов мероприятий по импортозамещению в судостроительной отрасли РФ»

Рис. 1. Оценка импортной и российской составляющей в стоимости строящихся судов [1].

Следует отметить, что наибольшую долю импортных деталей и оборудования в стоимости судна имеют рыболовецкие суда (90%), а также буксиры-толкачи (70%). Это объясняется тем, что после 1990-х годов данные типы судов практически не строились в России, а заказывались за рубежом. Их строительство на российских верфях возобновилось лишь в последние годы, но это длительный процесс, так как технологии и компетенции судостроителей в значительной степени утрачены. Тем не менее, к 2030 году в соответствии с приказом Минпромторга России от 31.03.2015 г. № 661 [2] запланировано снижение доли импортной составляющей в стоимости судов соответственно до 40% по рыболовецким судам и до 20% по буксирам-толкачам, пассажирским, нефтеналивным и сухогрузным судам, а также предусмотрен полный переход на российские изделия по несамходным судам.

С целью выполнения поставленных задач в отрасли был создан Центр импортозамещения судового комплектующего оборудования (Центр СКО) (г. Москва), который призван объединять российских производителей оборудования путем сбора научно-технической информации о возможностях предприятий и государственных мерах поддержки отечественных производителей. На рисунке 2 представлена система взаимодействия участников импортозамещения, координатором которой является Центр СКО.



Рис. 2. Система взаимодействия Центра импортозамещения с другими участниками [3].

Материалы научно-методической конференции профессорско-преподавательского состава, аспирантов и студентов

Деятельность Центра СКО направлена на интеграцию усилий по созданию единой электронной централизованной системы судового комплектующего оборудования (ЕЭЦС СКО), которая позволит судостроительным предприятиям получать информацию о производителях и технических характеристиках судового оборудования, а также будет предоставлена возможность обмена информацией между заинтересованными сторонами, участвующими в процессе импортозамещения оборудования с помощью интернет-портала (www.c-sko.ru) [4]. Кроме того, планируется обмен данными ЕЭЦС СКО с отраслевыми информационными системами. ЕЭЦС СКО должна быть запущена в третьем квартале текущего года. Таким образом, создание такой системы позволит сформировать единое информационное пространство для взаимодействия акторов [5, 6], помогая им координировать свои действия для преодоления импортозависимости судостроения.

Государство предпринимает усилия для поддержки политики импортозамещения (в том числе в судостроительной промышленности), реализация которой должна учитывать следующие направления, представленные на рисунке 3.



Рис. 3. Основные направления реализации политики импортозамещения в судостроении (составлено на основании [7]).

Основные действующие инструменты для поддержки импортозамещения включают в себя элементы, показанные на рисунке 4.

Ключевые элементы поддержки импортозамещения
Инструменты таможенно-тарифного регулирования – снижение ввозных таможенных пошлин на сырье, комплектующие и повышение на готовые изделия как судов в целом, так и узлов, агрегатов к ним
Нетарифное регулирование: - запрет или ограничение на закупку некоторых импортных аналогов - преференции отечественным производителям
Государственные субсидии организациям на техническое перевооружение, на разработку НИОКР и коммерциализацию их результатов
Субсидирование процентной ставки за счет госбюджета по привлекаемым для этих целей кредитным ресурсам
Сокращение налоговой нагрузки на предприятия, которые серийно выпускают или начинают производить импортозамещающую продукцию

Рис. 4. Государственные меры по поддержке импортозамещения [1].

В судостроительной промышленности действуют указанные инструменты, а также используются дополнительные меры для стимулирования импортозамещающих производств (например, перечень требований к продукции для обеспечения приоритета использования продукции российских судостроительных предприятий [8]). В настоящее время происходит совершенствование методов поддержки импортозамещения в судостроении: Департаментом судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга России разрабатываются расширенные требования к продукции судостроительной отрасли с целью поддержки передовых производственных предприятий [9]. При этом учитываются следующие критерии:

- 1) наличие действующих производств судового оборудования (в том числе которые могут быть организованы до 2022 года);
- 2) технологические возможности российских предприятий судостроения для выполнения основных производственных операций;
- 3) возможность разработки конструкторской документации для судостроительного производства.

Список литературы:

- [1] Российские производители комплектующих // Вести морского Петербурга. – 2018. – № 1 (49). – С. 24-26.
- [2] Об утверждении отраслевых планов мероприятий по импортозамещению в судостроительной отрасли Российской Федерации: [Приказ Минпромторга России от 31.03.2015 N 661]. [Электронный ресурс] // Официальный сайт Консультант Плюс. Режим доступа: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=249350&fld=134&dst=100000001,0&rnd=0.16595393019926097#014148324609032747> (Дата обращения - 11.05.2018).
- [3] Ханычев, В. Системный интегратор судостроения / В. Ханычев, Г. Стоянов // Вести морского Петербурга. – 2018. – № 1 (49). – С. 26-28.
- [4] Единая электронная централизованная система судового комплектующего оборудования [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.c-sko.ru/Home/Index> (Дата обращения - 11.05.2018).
- [5] Трухинова, О.Л. Системный анализ прединвестиционной стадии инвестиционного процесса в судостроении России / О.Л. Трухинова // Экономика и управление: проблемы, решения. – 2017. – № 3, том 4 (63). – С. 246-254
- [6] Трухинова, О.Л. Формирование системных механизмов взаимодействия участников инвестиционного процесса с учетом неопределенности / С.Е. Щепетова, О.Л. Трухинова // SCM 2018. XXI Международная конференция по мягким вычислениям и измерениям. – г. С.-Петербург, Санкт-Петербургский государственный электротехнический университет «ЛЭТИ» им. В.И. Ульянова (Ленина).
- [7] Перспективы сотрудничества с иностранными производителями и поставщиками судового оборудования. Проблемы импортозамещения, вопросы внутриотраслевой и межотраслевой кооперации [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.kron.spb.ru/press-center/publikatsii/kronshtadt-importozameshenie/> (Дата обращения - 11.05.2018).
- [8] О подтверждении производства промышленной продукции на территории Российской Федерации: [Постановление Правительства РФ от 17.07.2015 № 719 (ред. от 16.06.2018)]. – М. : «Собрание законодательства РФ», 27.07.2015, N 30, ст. 4597.
- [9] Подготовлены предложения по корректировке ПП №719, касающиеся критериев продукции, не имеющей аналогов в России [Электронный ресурс] // PortNews. Режим доступа: <http://portnews.ru/news/259765/> (Дата обращения - 11.05.2018).

**ASSESSMENT OF THE IMPACT OF IMPORT SUBSTITUTION ON THE MODERN
DEVELOPMENT OF SHIPBUILDING INDUSTRY IN RUSSIA**

O.L. Trukhinova

Keywords: shipbuilding industry, import substitution, import dependence.

The article reflects the problem of import dependence of the Russian shipbuilding industry and shows the directions of its overcoming, which have a positive impact on the development of the industry.