

08.00.14 МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА**08.00.14 GLOBAL ECONOMICS**

УДК 338.45:629.12:339.923

ББК 65.305.424.4:65.428.8-65

Zudinova Ksenia Yurjevna,
working on a scientific degree at the department
of world economics and international economic
relations of St. Petersburg State University
of Economics, commercial director
of Trident Aluminum Boats,
St. Petersburg,
e-mail: Ksenia.zudinova@gmail.com

Зудинова Ксения Юрьевна,
соискатель кафедры мировой экономики
и международных экономических отношений
Санкт-Петербургского государственного экономического
университета, коммерческий директор
«Трайидент Аллюминиевые катера»,
г. Санкт-Петербург,
e-mail: Ksenia.zudinova@gmail.com

**СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РФ: ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ
ИХ ПРЕОДОЛЕНИЯ ПОСЛЕ ВСТУПЛЕНИЯ ВО ВСЕМИРНУЮ ТОРГОВУЮ ОРГАНИЗАЦИЮ**

**SHIPBUILDING INDUSTRY OF THE RUSSIAN FEDERATION: MAJOR PROBLEMS AND THE WAYS
OF THEIR RESOLVING AFTER JOINING THE WORLD TRADE ORGANIZATION**

В статье рассматриваются изменения в судостроительной отрасли Российской Федерации, возникшие в результате вступления страны в ВТО. Основная проблема заключается в необходимости модернизировать действующие в отрасли преференции для того, чтобы они не противоречили правилам ВТО, в частности государственную программу развития судостроения и принятые ранее законодательные акты. Для выявления возможных вариантов решения проблемы были проанализированы сценарии государственного участия в развитии отрасли в других странах. Предлагается перечень мероприятий, направленных на решение проблем судостроения, в частности принятие государственной программы поддержки отрасли, направленной на повышение конкурентоспособности на мировой арене, компенсацию части процентных ставок по кредитам и лизинговым соглашениям, продление переходного периода, интенсивное развитие стратегически важных направлений.

The article examines changes in shipbuilding industry of the Russian Federation caused by joining the World Trade Organization. The major problem consists in the necessity to upgrade preferences existing in the industry so that they do not conflict with WTO's rules, in particular the state program of shipbuilding development and legal enactments approved previously. Scenarios of government participation in the industry development in other countries were analyzed for finding out the possible options of the problem solution. The list of measures is proposed, which are focused on solving the shipbuilding problems, namely approval of the state program for industry support aimed at increasing of the global competitiveness, compensation of some interest rates of credits and leasing agreements, extension of transition period, and intense development of strategically significant areas.

Ключевые слова: судостроение, развитие судостроения, военное кораблестроение, рыбопромысловый флот, Всемирная торговая организация, Российская Федерация, государственная поддержка судостроения, судоходные компании, речные суда, морские суда.

Keywords: shipbuilding, development of shipbuilding, military shipbuilding, fishing fleet, the World Trade Organization, the Russian Federation, state support of

shipbuilding, shipping companies, river vessels, sea vessels.

Судостроительная промышленность России является важнейшим фактором обеспечения ее экономической и военно-политической стабильности. Судостроение занимает одну из ключевых позиций в экономике страны. Вступление РФ во Всемирную торговую организацию оказало прямое влияние на развитие отрасли. При этом преимущества для России будут проявляться через довольно длительное время в отличие от почти мгновенных для потенциальных партнеров РФ по ВТО. За это время кораблестроение сможет адаптироваться к новым экономическим условиям, а именно к либерализации торговли с зарубежными странами.

Одним из основных условий вступления России в ВТО было введение ограничений на необоснованное использование протекционистских, дискриминационных мер, которые влияли на торговые потоки. Например, осуществление инвестиций не могло быть увязано с приобретением отечественных товаров. Соглашение по субсидиям и компенсационным мерам ВТО препятствует поддержке государства в вопросах импортозамещения. Данные меры в краткосрочной перспективе обостряют имеющиеся проблемы в судостроении. Тем не менее, по оценке Всемирного банка, рост ВВП России после вступления в ВТО составит 3,3% в год (49 млрд долл.), в долгосрочной перспективе 11% (162 млрд долл.) [1], что окажет позитивное влияние на экономику страны в целом и на судостроение в частности.

**Преимущества вступления в ВТО
для судостроительных предприятий**

Участие России во Всемирной торговой организации приведет к системной и последовательной модернизации отрасли как с технической, так и с инновационной стороны. Развитие конкурентной среды подтолкнет Россию к реконструкции и модернизации устаревшего производства и повышению его уровня. Более того, Россия получит лучшие условия для проникновения ее продукции на зарубежные рынки, а также доступ к передовым мировым технологиям.

Основные проблемы отечественного судостроения

Основная проблема отечественного судостроения — износ технологического оборудования цехов заводов, который составляет порядка 75% [2]. При имеющейся технологической отсталости, низкой производительности труда и дли-

тельности периода изготовления судна российские верфи не в состоянии производить конкурентоспособную продукцию. Данные проблемы и многие другие государство намерено решать путем реализации комплексной программы по модернизации и поддержке отрасли. В связи с вступлением России во Всемирную торговую организацию ряд мер будет скорректирован ввиду необходимости соответствия ограничениям данной организации.

Для реформирования отрасли необходима рыночная конкурентная среда, являющаяся мощным стимулом для инноваций. В долгосрочной перспективе одной из ключевых задач в рамках членства в ВТО выступает создание либеральной торговли, а следовательно, прямая конкуренция с ведущими судостроительными державами мира. Последнее невозможно без всесторонней модернизации промышленности. Таким образом, рыночная конкуренция послужит катализатором повышения конкурентоспособности судостроительной отрасли России.

Государственная поддержка отрасли до 2012 года

До вступления России в ВТО условия государственной поддержки постройки отечественных судов значительно отличались от мер, действующих на сегодняшний день. Постановлениями Правительства РФ от 22.05.2008 года № 383 [3] и от 02.04.2009 года № 295 [4] подтверждено возмещение за счет средств федерального бюджета части затрат на уплату процентов по кредитам и договорам лизинга, заключенным судовладельцами с российскими банками на покупку отечественных судов. Кроме того, распоряжением правительства от 08.06.2011 года № 979-р [5] предусматривалась практика возмещения части затрат на уплату лизинговых платежей по договорам на приобретение гражданских судов, построенных на российских верфях, вплоть до 2017 года включительно. Таким образом, любой заказчик, приобретающий судно у российского производителя, имел право возместить 1/3 ставки по кредиту за счет бюджета [6].

Всемирная торговая организация трактовала данное условие как прямое ограничение импорта. В частности, ст. 3 Соглашения по субсидиям и компенсационным мерам [7] запрещает подобную господдержку, поэтому пролонгации Постановления Правительства РФ № 383 после 2012 года не последовало.

Отличными были условия пользования участками континентального шельфа до вступления России в ВТО. Федеральное агентство по недропользованию в 2011 году учредило, что владелец лицензии обязан заказывать строительство судов и морской техники для проведения геологоразведочных работ и освоения месторождений углеводородного сырья на российских верфях. В лицензии на Штокмановское месторождение (его разрабатывает Shtokman Development AG — совместное предприятие «Газпрома», французской Total и норвежской Statoil) были обозначены более жесткие условия, а именно владелец лицензии обязан размещать более 50% заказов на российских предприятиях, в том числе по строительству и приобретению судов и морской техники и иного оборудования для проведения работ по разведке и освоению углеводородного сырья. Данные формулировки противоречат регламенту ВТО. Тем не менее для Shtokman Development AG участие российских компаний в проекте приоритетно, и вряд ли отношение к ним поменяется в будущем. В результате внедрения норм ВТО нефтяные компании обрели свободу в закупках, а государству пришлось искать новые способы поддержки пострадавших от этого отраслей.

Законодательные акты, направленные на поддержку отрасли

Федеральным законом от 07.11.2011 года № 305-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер государ-

ственной поддержки судостроения и судоходства» предусмотрен ряд налоговых и таможенных льгот для судостроительных организаций, получивших статус резидента промышленно-производственной особой экономической зоны, а именно на срок до 10 лет с момента организации ОЭЗ «обнуление» налога на добавленную стоимость при приобретении материалов, комплектующих изделий и оборудования, части налога на прибыль, налога на имущество, земельного налога и некоторых таможенных платежей [8].

Еще более весомые льготы предоставляются в соответствии с Федеральным законом № 305-ФЗ судовладельцам (судоходным компаниям), регистрирующим свои суда в Российском международном реестре судов.

Согласно оценкам экспертов, комплексное использование льгот, предоставляемых данным законом, обеспечивает уменьшение строительной стоимости судна, снижение срока его окупаемости с 10 до 7 лет и получение прибыли, достаточной для строительства 2,9 единицы аналогичных судов против 1,7 единицы в варианте без использования льгот, а также увеличение чистой прибыли на 18% [Там же].

В 2012 году на территории Российской Федерации действовало прямое ограничение возможности закупки судов иностранного производства [9], что противоречит нормам Всемирной торговой организации. Данное условие распространялось главным образом на специальные суда (для арктического флота, например). В связи с необходимостью отмены данного ограничения правительству предстоит разработать законодательную базу для продолжения оказания поддержки судовладельцам, не противоречащую регламенту ВТО.

Единственной возможной мерой господдержки лизинга речных и морских судов остается субсидирование процентных ставок по кредитам на закупку продукции отечественного судостроения при условии, что заемные средства не будут превышать 85% (по регламенту ВТО) [10]. Данная мера способствует обеспечению заказами российских верфей. Однако при этом выдвигается ряд ограничений: суда должны проектироваться и строиться на российских предприятиях по классу российского классификационного сообщества, с обязательной классификацией в Российском международном реестре судов и эксплуатацией под российским флагом на период погашения выданных кредитов.

По мнению специалистов Минпромторга, клиентами лизинговой компании могут стать как отечественные, так и зарубежные компании судоходства, российские госструктуры и отечественные верфи.

Опыт иностранных государств по развитию судостроения в рамках ВТО

Для многих стран — производителей судостроительной продукции установлены нормы кредитования (размер кредита — 80% от цены судна при 8% годовых сроком на 10 лет) и разрешена государственная поддержка в виде финансирования стоимости постройки судна на уровне 9% [2]. Тем не менее большинство стран, входящих во Всемирную торговую организацию, не придерживаются соблюдения указанных правил. Правительства Японии и Германии предоставляют национальным верфям субсидии в размере 30% для компенсации разницы между затратами верфи и рыночными ценами судов, в Испании — до 19%, в Италии — до 13% [Там же]. В Японии судовладельцам выдается кредит под 5% годовых, испанские предприятия обеспечиваются кредитами в размере 85% от строительной стоимости судна, в США — 87% сроком на 25 лет [Там же]. Особые условия существуют для судостроительных отраслей ряда стран Европейского союза, в частности Испании, Бельгии, Франции, Португалии и других, допускающие компенсацию разницы в технологическом и экономиче-

ском уровнях развития в области гражданского судостроения между этими странами и странами-лидерами.

Тем не менее далеко не во всех странах государственная поддержка национальных верфей может противостоять ограничениям Всемирной торговой организации. В Польше, например, судостроительная отрасль после вступления страны в ВТО при существующих лимитах на государственное финансирование фактически перестала существовать. Европейская комиссия после длительных проверок постановила, что поддержка, оказываемая отрасли правительством, направлена на создание нечестного преимущества над европейскими конкурентами. В результате две из трех крупнейших верфей страны, а именно Гдыньская и Щецинская, прекратили свое существование. Их имущество было распродано, сотрудники уволены (около 50 тысяч человек), территория расчищена. Последняя крупная Гданьская судостроительная верфь была репрофилирована. На ней планируется организовать производство башен для ветроэнергетики и стальных конструкций. Строительство кораблей будет лимитировано 6 судами в год при существующих мощностях до 30. Данное нововведение отсрочит гибель последней крупной верфи страны на несколько лет, но не остановит ее. Основная задача российского правительства — не допустить подобного развития событий и найти компромисс по финансированию верфей для обеспечения их жизнеспособности.

Программа финансирования кораблестроения на ближайшую перспективу

На поддержку самым уязвимым от присоединения к ВТО отраслям (авиастроение, автомобильная промышленность, легкая промышленность и в том числе судостроение) государством планировалось выделить 40 млрд руб. в течение 2013—2015 годов. Дополнительные 5 млрд руб. будут расходоваться под целевые нужды данных секторов экономики [11].

В программе «Развитие судостроения на 2013—2030 годы» была определена среднегодовая потребность в субсидиях на ближайшие пять лет, которая составляет около 762 млн руб. в год. С учетом перспективной потребности организаций рыбохозяйственного комплекса, а также производства сухогрузных и наливных судов дополнительная суммарная потребность в субсидировании контрактов на период 2016—2025 годов составит более 23 млрд руб. [10].

По предварительным оценкам, данные вложения окупятся в виде налоговых поступлений от судостроительных верфей в бюджет до 2030 года в размере около 110 млрд руб. [Там же].

Несмотря на серьезную проработку программы различными ведомствами, 15.04.2014 года она была отменена распоряжением Правительства РФ [12]. Как следствие, радикально было сокращено финансирование верфей.

Иностранная инвестиция в приоритетные направления российского судостроения

В соответствии с государственной программой развития судостроения приоритетными нишами были определены военное кораблестроение, рыбопромысловый флот, обеспечение техникой Северного морского пути, освоение шельфа и речное судостроение.

По итогам геологоразведочных работ до 2030 года объем добычи нефти на шельфе составит порядка 100 млн т и газа — 200 млрд куб. м. При данных объемах потребность в платформах и судах обеспечения составит около 1400 единиц, что соответствует сумме заказа порядка 1 трлн руб. [13]. Для реализации этой программы важным фактором является оснащение платформ и судов российским оборудованием. Ранее платформы производились по зарубежным технологиям с использованием зарубежного оборудования. Приоритетной задачей в данном секторе является необходимость сконцентрироваться

на внутренних заказах, производить суда и платформы, а также комплектующие к ним в России.

Развитие Арктической зоны Российской Федерации компенсирует негативные последствия вступления нашей страны в ВТО. В данном регионе создается 15% национального ВВП. Арктика — это ресурсная база страны: только углеводородного сырья до четверти мировых запасов расположено на российском шельфе. Европейский союз, США, Китай, Норвегия и другие страны готовы вести переговоры о совместном освоении этого региона, богатого природными ресурсами. По причине экстремальных природных условий создание инфраструктуры обходится очень дорого. По этой причине необходимо международное государственно-частное партнерство. На сегодняшний день строить суда ледового класса для региона на высоком уровне могут только в России и Норвегии. Цена норвежских судов при этом значительно выше отечественных.

Основные цели вышеперечисленных мер по повышению конкурентоспособности отрасли и развитию специальных судов — это повышение конкурентоспособности и увеличение доли российского судостроения на мировом рынке. К 2030 году Россия планирует увеличить долю гражданского судостроения до 2% в тоннаже и 10% в денежном эквиваленте на мировой арене ввиду концентрации на высокотехнологичных продуктах [10]. По отношению к типовым судам инновационные разработки будут выше среднестатистической цены на рынке. Существующая законодательная база, мероприятия по развитию отрасли и государственное финансирование позволят отечественному судостроению улучшить качество своей продукции и конкурентоспособность отрасли, достигнув намеченных планов развития и функционируя в рамках Всемирной торговой организации.

Выводы

На основании вышеизложенного положения судостроения следующие мероприятия могут быть направлены на решение существующих проблем отрасли после вступления в ВТО:

1. Продление утвержденного семилетнего переходного периода при вступлении России в ВТО. За это время отрасль сможет укрепить свое положение на мировой арене, сократить техническое отставание и начать выпускать конкурентоспособную продукцию.

2. Снижение на законодательном уровне налогового бремени, а именно таможенных пошлин и НДС на зарубежное оборудование, ввозимое на таможенную территорию РФ для установки на судах, строящихся на российских верфях, при условии, что не существует российских аналогов данного оборудования.

3. Развитие наиболее перспективного, стратегически важного сегмента, а именно технически сложного гражданского судостроения. Для создания уникальных в своем роде судов целесообразно учреждать совместные предприятия с представителями опытных морских держав в целях привлечения передовых технологий и инвестиций в страну.

4. Перенос строительства корпусов в третьи страны, где отработанная схема производства и экономия от масштаба позволяет получать на выходе более дешевый корпус, а именно в Китай и Южную Корею, фактически занимаясь только достройкой судов. Данная схема может быть реализована особенно успешно на Дальнем Востоке, где географическая близость к Китаю и Южной Корее позволяет изготавливать крупные блоки или корпуса в целом для отечественных верфей.

5. Осуществлять субсидирование процентных ставок по кредитам на покупку российской судостроительной продукции.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Всемирный банк в России. Доклад об экономике России. Поддержка роста и снижение рисков. 2012. № 27 (апрель).
2. Пояснительная записка к проекту федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер по поддержке российского судостроения и судоходства».
3. Об утверждении Правил предоставления субсидий российским транспортным компаниям и пароходствам на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)» в 2008—2014 годах на закупку гражданских судов, а также лизинговых платежей по договорам лизинга, заключенным в 2008—2014 годах с российскими лизинговыми компаниями на приобретение гражданских судов: Постановление Правительства РФ от 22.05.2008 года № 383.
4. О предоставлении субсидий организациям рыбохозяйственного комплекса на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)» в 2009—2014 годах на закупку гражданских судов, а также на уплату лизинговых платежей по договорам лизинга, заключенным в 2008—2014 годах с российскими лизинговыми компаниями на приобретение гражданских судов: Постановление Правительства РФ от 02.04.2009 года № 295.
5. О возмещении в 2012—2017 годах за счет средств федерального бюджета российским транспортным компаниям, пароходствам и организациям рыбохозяйственного комплекса части затрат на уплату лизинговых платежей по договорам лизинга, заключенным в 2008—2012 годах с российскими лизинговыми компаниями на приобретение гражданских судов, изготовленных на российских верфях: Распоряжение Правительства РФ от 08.06.2011 года № 979-р.
6. Российские судостроители хотят сохранить льготы после присоединения к ВТО [Электронный ресурс]. URL: <http://www.cniicentr.ru/news/prom/1967/9> (дата обращения: 01.02.2015).
7. Соглашение по субсидиям и компенсационным мерам ВТО.
8. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства: Федеральный закон от 07.11.2011 года № 305-ФЗ.
9. Лучшие статьи деловых изданий и информагентств [Электронный ресурс]. URL: http://polpred.com/news/?ns=1&cnt=195§or=10&fulltext=on&word=clr&period_count=1&sortby=agency&page=60 (дата обращения: 01.02.2015).
10. Развитие судостроения на 2013—2030 годы: Государственная программа Российской Федерации.
11. Вступление в ВТО обойдется бюджету минимум в 75 млрд руб. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rbcdaily.ru/society/562949984926636> (дата обращения: 01.02.2015).
12. О признании утратившим силу Распоряжения Правительства РФ от 24.12.2012 года № 2514-р: Распоряжение Правительства РФ от 15.04.2014 года № 593-р.
13. Проект программы на заседании Правительства Российской Федерации 08.11.2012 года [Электронный ресурс]. URL: <http://old.minpromtorg.gov.ru/industry/shipbuilding/53> (дата обращения: 01.02.2015).

REFERENCES

1. World bank in Russia. Report on the economics of Russia. Support of growth and risks reduction. 2012. № 27 (April).
2. Explanatory note to the draft of the Federal law «On making amendments to some legal enactments of the Russian Federation due to implementation of the measures for supporting Russian shipbuilding and navigation».
3. About approval of the Rules of providing subsidies to Russian transportation companies and steamship lines for compensation of some expenses for the credit interests payment received at Russian credit agencies and in the state corporation «Bank for development and international economic activities» in 2008—2014 for purchasing civil ships, as well as for leasing payments according to leasing contracts made in 2008—2014 with Russian leasing companies for purchasing civil vessels: Decree of the Government of the Russian Federation dated May 22, 2008 № 383.
4. On providing subsidies to fishery companies for compensation of some expenses for the credit interests payments received at the Russian credit agencies and at the state corporation «Bank for development and international economic activities» in 2009—2014 for purchasing civil ships, as well as for leasing payments according to leasing contracts made in 2008—2014 with Russian leasing companies for purchasing civil vessels: Decree of the Government of the Russian Federation dated 2 April 2009 № 295.
5. On compensation by means of the Federal budget of some expenses of Russian transportation companies, shipping companies and fishery companies for leasing payments based on the leasing agreements made in 2008—2012 with Russian leasing agencies for procurement of civil vessels manufactured at Russian shipyards: Decree of the Government of the Russian Federation dated June 8, 2011 № 979-р.
6. Russian shipbuilders want to save fringe benefits after joining WTO [Electronic resource]. URL: <http://www.cniicentr.ru/news/prom/1967/9> (date of viewing: 01.02.2015).
7. Agreement on subsidies and countervailing measures of WTO.
8. On making amendments to some legal enactments of the Russian Federation due to implementation of the state support measures of shipbuilding and navigation: Federal law dated November 7, 2011 № 305-FZ.
9. Best articles of business publications and information agencies [Electronic resource] URL: http://polpred.com/news/?ns=1&cnt=195§or=10&fulltext=on&word=clr&period_count=1&sortby=agency&page=60 (date of viewing: 01.02.2015).
10. Development of shipbuilding for 2013—2030: state program of the Russian Federation.
11. Joining WTO will cost to budget at least 75 bln rubles [Electronic resource]. URL: <http://www.rbcdaily.ru/society/562949984926636> (date of viewing: 01.02.2015).
12. On acknowledgement as became ineffective of the decree of the RF Government dated 24.12.2012 № 2514-r: Decree of the RF Government dated 15.04.2014 № 593-r.
13. Draft of the program at the meeting of Government of the Russian Federation dated November 8, 2012 [Electronic resource] URL: <http://old.minpromtorg.gov.ru/industry/shipbuilding/53> (date of viewing: 01.02.2015).