

Бабурина О.Н. ©

Д.э.н., зав. кафедрой «Менеджмент и маркетинг»,
Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, Новороссийский
филиал

КЛАСТЕРИЗАЦИЯ МОРСКОЙ ИНДУСТРИИ В РОССИИ – ИМПЕРАТИВ СОХРАНЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ НЕЗАВИСИМОСТИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛЬНОЙ ВЗАИМОЗАВИСИМОСТИ

Аннотация

Проведенный в статье анализ показал, что ведущей тенденцией развития морской индустрии является падение объемов перевозимых грузов и грузооборота морского транспорта на фоне роста объемов перевалки грузов в морских портах России. Острые проблемы морского торгового флота России – низкая конкурентоспособность и высокая доля судов, зарегистрированных в странах «дешевого» флага. В условиях санкций, усиления взаимозависимости национальных экономик и угрозы потери экономической безопасности в сфере морских перевозок развитие морских кластеров является императивом реализации стратегии импортозамещения и возрождения морского флота России.

Ключевые слова: морской транспорт, морские порты, морская индустрия, морские кластеры, санкции, глобализация.

Keywords: sea transport, sea ports, sea industry, sea clusters, sanctions, globalization.

Для России (протяженность морских границ которой составляет почти 40 тыс. км) важным стратегическим сектором национальной экономики является морская индустрия. В настоящее время не существует общепринятого содержания дефиниции «морская индустрия». Условимся, что термин «морская индустрия» включает в себя морской флот, морские порты, стивидорные компании, судостроительные и судоремонтные заводы, научно-исследовательские институты и ряд других предприятий, связанных с транспортировкой, логистикой, добычей и охраной морских ресурсов и разработкой новейших морских технологий.

Развитие морской индустрии, как и всего народно-хозяйственного комплекса страны, зависит от политики, проводимой государством, от степени открытости и интегрированности национальной экономики в мировую, от ее участия в системе глобального регулирования. Одним из важных институтов такой системы является Всемирная торговая организация (ВТО). Официальное вступление России в ВТО 22 августа 2012 г. предполагало, прежде всего, вследствие снижения таможенных пошлин рост внешней торговли. Однако политические и экономические события последних лет – открытая конфронтация с Западом после присоединения Крыма, введение санкций, очередное резкое падение цен на нефть – несколько изменили динамику внешней торговли России. Впервые с 2010 г. тенденция роста внешнеторговых показателей сменилась на спад. В 2014 г. экспорт РФ снизился более чем на 5%, импорт – на 10 % (табл. 1). Однако в связи с тем, что темпы падения импорта превысили темпы снижения экспорта, наблюдается незначительный рост сальдо внешней торговли.

Таблица 1

Динамика внешней торговли России в 2010-2014 гг., млрд. долл. США
(по методологии платежного баланса)

	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	Темп роста 2014 г./ 2013 г.,
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------------------------------

						%
Внешнеторговый оборот	638,4	834,0	863,2	864,6	804,7	93,07
Экспорт	392,7	515,4	527,4	523,3	496,7	94,92
Импорт	245,7	318,6	335,8	341,3	308,0	90,24
Сальдо	147,0	196,9	191,7	181,9	188,7	103,74

Источник: Россия в цифрах - 2015 // Федеральная служба государственной статистики // http://www.gks.ru/bgd/regl/b15_11/IssWWW.exe/Stg/d02/27-02.htm

Прогнозировалась, что вступление РФ в ВТО вследствие роста объемов внешнеторговых операций приведёт к росту спроса на транспортно-логистические услуги. По причине низкой себестоимости перевозки грузов наибольший рост объемов перевозок планировался на морском транспорте. Рассмотрим, как изменились показатели объемов перевозки грузов и грузооборота морского транспорта России за период с 2010 по 2014 гг. (табл. 2).

Таблица 2

Динамика объемов перевозки и грузооборота морским и всеми видами транспорта в России с 2010 по 2014 гг.

	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	Темп роста 2014 г./2013 г., %
Объемы перевозок всеми видами транспорта, млн. т, в том числе:	7749	8337	8519	8264	7982	96,59
объемы перевозок грузов морским транспортом, млн. т	37	34	18	17	15	88,24
Грузооборот по всем видам транспорта, млрд. т-км, в том числе:	4751	4915	5056	5084	5077	99,86
грузооборот морского транспорта, млрд. т-км	100	78	45	40	32	80,0

Источник: Россия в цифрах - 2015 // Федеральная служба государственной статистики // http://www.gks.ru/bgd/regl/b15_11/IssWWW.exe/Stg/d02/19-02.htm

Как следует из приведенных данных табл. 2, с 2013 г. отмечается тенденция к сокращению объемов перевозок всеми видами транспорта. Объемы перевозки грузов морским транспортом в 2010 г. составляли 37 млн. т., в 2014 г. они сократились почти в 2,5 раза – до 15 млн.т (для сравнения в 1992 г. – 91 млн. т.). Расчеты на основе данных табл. 2 показали, что в общероссийских показателях доля перевозок морским транспортом в объеме перевозок всеми видами транспорта составляет незначительную величину – 0,5% в 2010 г. и в 0,2% – в 2014 г.

Еще более высокие темпы падения отмечаются в показателях грузооборота морского транспорта (определяется как произведение объема перевезенного груза на расстояние). В 2013 г. грузооборот по всем видам транспорта составил 5084 млрд. тонно-километров (т-км), грузооборот морского транспорта – 40 млрд. т-км, или 0,79% от общего грузооборота страны. В 2014 г. грузооборот морского транспорта снизился почти на 20% и составил 32 млрд. т-км или 0,63% от всего грузооборота России. В 2010 г. этот показатель был существенно выше и составлял 100 млрд. т-км или 2,1%. Расчеты за анализируемый период показали, что темпы снижения объемов перевозки грузов ниже, чем темпы снижения грузооборота, что означает, что сокращается среднее расстояние перевозок морским транспортом. Это связано со старением и плохим техническим состоянием судов, что ограничивает их использование в заграничном плавании.

Как уже отмечалось, морская индустрия включает в себя не только флот, но и морские порты, приоритетным предназначением которых является перевалка грузов. Проведем анализ динамики объемов перевалки грузов в морских портах России (табл. 3).

Таблица 3

Динамика объемов перевалки грузов в морских портах России и доли экспортных грузов в общем объеме перевалки с 2010 по 2014 гг.

	2010	2011	2012	2013	2014*	Темп роста, 2014/2013, %
Объемы перевалки грузов в морских портах России всего, млн. т	526,1	535,6	567,0	589,2	623,4	105,8
в том числе на экспорт, млн. т	404,2	409,7	447,6	460,3	491,6	106,8
Доля экспортных грузов в общем объеме перевалки, %	76,8	76,5	78,9	78,1	78,9	101,0

С учетом портов Крыма.

Источник: Транспорт и связь в России, 2014. Федеральная служба государственной статистики // <http://www.gks.ru>; Минтранс России // http://www.mintrans.ru/news/detail.php?ELEMENT_ID=24813

Из представленных данных следует, что грузооборот морских портов России имеет устойчивую тенденцию к росту. Этот показатель – один из немногих, который положительно характеризует изменения в морской индустрии. Начиная с 2010 г. объемы перевалки грузов превысили 500 млн. т. Если в 1980 г. было перевалено 115 млн. т груза, в 1990 г. – 130 млн. т., то в 2013 г. – почти 600 млн. т. Рост этого показателя стал возможен за счет широкомасштабных инвестиций в модернизацию портовых площадей. В настоящее время благодаря инвестициям из федерального бюджета и частным вложениям дефицита портовых площадей практически не наблюдается [2, с. 21]. В 2014 г. грузооборот морских портов России с учетом портов Крыма достиг 623,4 млн. т, что выше показателя 2013 г. на 5,8%.

Структура грузооборота морских портов России по данным 2014 г. выглядит следующим образом: доля экспортных грузов составляет 78,9% (491,6 млн. т), импортных – 7,0% (43,4 млн. т), транзитных – 7,6% (47,6 млн. т), каботажных – 6,5% (40,8 млн. т) [7]. Доля экспортных грузов в грузообороте портов России имеет тенденцию к росту – 76,8% в 2010 г. до 78,9% в 2014 г. На долю экспортных грузов приходится более 3/4 от всего грузооборота портов, что еще раз подтверждает важную роль морского транспорта во внешнеэкономических связях России.

Проведенный анализ выявил следующее противоречие – рост объемов перевалки грузов в портах и падение показателей работы морского флота, как по показателям объема перевозимого груза, так и по грузообороту. На наш взгляд, причиной такого дисбаланса является уход российских судов под иностранные флаги или так называемые «удобные» флаги. Режим «удобного», или, как его еще называют, «дешевого» флага - это упрощенная регистрация судов, низкие требования к обеспечению охраны жизни плавсостава и минимальные налоги на доходы судовладельцев [3, с. 54].

Европейские государства, испытывая огромные убытки от перехода судов под юрисдикцию других государств, принимают меры по их предотвращению. В качестве альтернативы «удобному» флагу создаются в дополнение к национальным реестрам Международные реестры морских судов (эти реестры получили название «вторых»). Регистрируясь во «втором» реестре, суда продолжают ходить под национальным флагом, т.е. попадают под юрисдикцию своего государства, но при этом налоговые и эксплуатационные условия сопоставимы с удобными режимами. Впервые эту идею выдвинула Международная морская организация (ИМО), обеспокоенная ростом аварийности судов из-за низкой квалификации экипажей, а Норвегия стала первой страной, внедрившей в 1986 г. международный реестр.

В отличие от судов ряда капиталистических стран, советский флот ходил под своим государственным флагом и обеспечивал перевозку до 80 % внешнеторговых грузов собственным морским транспортом. Начавшийся в 90-е годы прошлого столетия уход российских судов под удобные флаги достиг критической отметки, представляющей угрозу национальной безопасности страны. На внешнеторговые грузы, перевезенные судами, плавающими под флагом РФ, приходится всего лишь 4-6%, это означает, что российские морские перевозки находятся в жесткой зависимости от иностранных государств, а российский бюджет теряет миллиарды долларов ежегодно уже более двух десятилетий. Для решения этой проблемы Россия вслед за европейскими странами в 2006 г. создала «второй» реестр судов - Российский международный реестр судов. При регистрации судов в Российском международном реестре Федеральный закон № 168-ФЗ предоставил судовладельцу существенные льготы и преимущества, в частности, освобождение от четырех налогов - налога на имущество, прибыль, таможенные пошлины и НДС [1]. Несмотря на предусмотренные льготы, российские судовладельцы продолжают регистрировать суда в иностранных портах (одна из причин – сохранение конфиденциальности высоких доходов топ-менеджеров).

По данным ЕСИМО (Единая государственная система информации об обстановке в мировом океане) на 21.01.2015 г. под контролем российских судовладельцев находится 1387 судов, совокупным дедвейтом 20269,3 тыс. т. [4]. Из них под иностранным флагом зарегистрировано 70,5 % тоннажа, под Государственным флагом Российской Федерации – 29,5 % тоннажа судов (табл. 4).

Таблица 4

Морской транспортный флот, контролируемый Россией на январь 2015 г.

Флот регистрации / компании	Наличие флота		
	Количество судов, ед.	Дедвейт, тыс. т	Валовая вместимость
1. Флот под флагом России, в том числе	1110	5989,4	4642,3
зарегистрированный в международном реестре судов	495	3323,7	2563,7
2. Флот под иностранным флагом, контролируемый Россией	277	14279,9	8637,6
Всего национальный и контролируемый флот России	1387	20269,3	13279,9

Источник: ЕСИМО (Единая государственная система информации об обстановке в мировом океане) // morinfocenter. ru.

Острой проблемой российского морского флота является низкая конкурентоспособность судов вследствие их высокого срока службы. В 2015 году средний возраст судов под российским флагом составил 20,5 года, а под иностранным – 9,1 года. Нормативный средний возраст судов для захода в иностранные порты составляет 15 лет [4]. Еще одна проблема морской индустрии России – размещение российскими судовладельцами заказов на строительство судов за границей. Доля заказов на российских верфях составляет около 10 %, хотя имеются технические возможности для расширения заказов у российских судостроительных заводов.

Начиная с 2000 г. Правительство РФ принимает меры по активизации участия государства в развитии национальной экономики в целом и транспортной отрасли, в частности. В этом направлении утверждается «Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» и «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года» [6].

В «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» отмечено, что одним из итогов её реализации должно стать повышение доли внешнеторговых

перевозок судами под российским флагом в общем объеме перевозок экспортных и импортных грузов морским транспортом с 6,8% в 2015 г. до 16,2% в 2030 г. Согласно прогнозу, суммарный дедейт морского транспортного флота, контролируемый Россией, в 2015 г. должен составить 22,8 млн. т и увеличиться до 33,9 млн. т в 2030 г., в том числе дедейт флота под российским флагом - с 8 млн. т до 13,6 млн. т. [6]. Если сравнить краткосрочные, запланированные на 2015 г. показатели с фактическими данными (табл. 4), то очевидно, что уже сейчас они не достигнуты, что ставит под сомнение возможность реализации долгосрочных целей в 2030 г.

В современных условиях политических разногласий, глобализация – как процесс усиления взаимосвязанности и взаимозависимости государств, поставила в разряд первоочередных проблем снижение уязвимости национальной экономики от внешних экономических связей. Эта зависимость ярко продемонстрирована в России с введением санкций после присоединения Крыма. Введение санкций делает актуальным проблему импортозамещения в гражданском и военном судостроении и ослабления подчиненности от иностранных поставщиков и перевозчиков.

Созданная в 2007 г. в соответствии с указом Президента РФ АО «Объединенная судостроительная корпорация» [5], в настоящее время слабо интегрирована в приморские региональные экономические системы, что не позволяет в достаточной мере использовать их научный и производственный потенциал. Эту проблему возможно разрешить путем создания на базе предприятий «ОСК» морских кластеров в регионах России.

Морские кластеры явление достаточно новое для России. Если в европейских странах зарождение и возникновение кластеров началось в 70-е годы XX в., то в Россию кластерный подход в экономику пришел с опозданием почти на столетия. В России процессы кластеризации морской индустрии находятся в стадии зарождения, что требует разработки взвешенной стратегии по их ускоренному развитию. В современных условиях ужесточения межгосударственной конкуренции экономическая безопасность и конкурентоспособность страны держится на позициях сильных кластеров. Один из способов их развития – экономические и социальные программы федерального и регионального уровней. Государственная стратегия развития кластеров заключается в создании условий для их эффективной работы. Роль региональных властей в этом направлении сводится к созданию системы стимулирования инновационной деятельности, направленной на оказание в регионе конкурентоспособных услуг в сфере морской индустрии. Со стороны государства требуется активизация мер по развитию морских кластеров, которые позволят развивать морскую отрасль, строить и обслуживать российские суда и снизят зависимость от иностранных перевозчиков. В условиях «провалов рынка» именно государственная власть несет ответственность за социально-экономическое развитие всего хозяйственного комплекса страны и его стратегически важных отраслей [2, с. 23].

Резюмируя отметим, что сверхбыстрый переход России от плановой к рыночной системе хозяйствования, отсутствие долгосрочной стратегии нанесли непоправимый урон морскому флоту России, поставив её в глубокую зависимость от иностранных морских перевозчиков, судостроителей и судоремонтников. Особо острые проблемы морской индустрии России – высокая доля судов, зарегистрированных в странах «дешевого» флага (около 70% от всего тоннажа), высокий срок службы отечественных судов (более 20 лет, что выше нормативного показателя для захода в иностранные порты, который составляет 15 лет), низкая доля судов в тоннаже мирового торгового флота (менее 0,5%) и отечественного судостроения в мировом (около 0,2%). Развитие морских кластеров в России – императив сохранения собственной независимости в условиях глобальной взаимозависимости национальных экономик. Морская индустрия выполняет двояко важную внутреннюю и внешнюю роль, с одной стороны, это жизненно важная сфера функционирования национальной экономики, с другой стороны, это обязательный элемент ее интеграции в мировую торговлю.

Литература

1. Федеральный закон от 20 декабря 2005 г. № 168-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с созданием Российского международного реестра судов» // Информационно-правовой портал ГАРАНТ.РУ: <http://www.garant.ru/hotlaw/federal/130062/>
2. Бабурина О.Н. Развитие морского транспорта России в условиях глобализации: роль государственной власти // Транспорт Российской Федерации. 2013. №2 (45). С. 20-23.
3. Бабурина О.Н., Грасс Е. Ю. Современное состояние и проблемы морского транспорта России // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2013. №16 (205). С. 52-57.
4. ЕСИМО (Единая государственная система информации об обстановке в мировом океане) // morinfocenter.ru.
5. Объединенная судостроительная корпорация // <http://www.oaoosk.ru/>
6. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утв. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р (в редакции распоряжения Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 г. № 1032-р) // <http://government.ru/media/files/41d4e8c21a5c70008ae9.pdf>.
7. URL: <http://www.morport.com/rus/news/document1559.shtml>