

*Скулябин Михаил Алексеевич,
студент магистратуры,
факультет «Международного промышленного менеджмента и
коммуникации»,
БГТУ «ВОЕНМЕХ» им. Д.Ф. Устинова,
Россия, г. Санкт-Петербург*

СУДОСТРОЕНИЕ В ЮЖНОЙ КОРЕЕ И КИТАЕ: ПРИЧИНЫ МИРОВОГО ЛИДЕРСТВА

***Аннотация:** Последнее десятилетие Южная Корея и Китай являются мировыми лидерами судостроения. В статье проведен обзор мер государственной поддержки судостроительной отрасли в Южной Корее и Китае. А также проанализированы бизнес-стратегии судостроительных компаний этих стран.*

***Ключевые слова:** судостроение, стратегия развития, лидерство, меры государственной поддержки, Южная Корея, Китай*

***Annotation:** South Korea and China have been world leaders in shipbuilding for the last decade. The article reviews government support measures for shipbuilding industry in South Korea and China. The business strategies of shipbuilding companies in these countries are also analysed.*

***Keywords:** shipbuilding, development strategy, leadership, government support measures, China, South Korea*

Судостроение, являясь сложным производством, неразрывно связано с другими отраслями машиностроения. Наличие и развитие в стране судостроительной и кораблестроительной отрасли, как и гражданского и военного флота, оказывает существенное влияние на экономику.

Строительство флота в России исторически важно для сохранения суверенитета, развития торговли, разработки и исследования шельфов, добычи полезных ископаемых и других целей. После распада Советского Союза и тяжелых для отрасли времен российское судостроение набирает обороты, поэтому для разработки стратегических планов развития полезно анализировать и перенимать опыт мировых лидеров: Южной Кореи и Китая. В последние годы развернулась нешуточная борьба за лидерство на мировом судостроительном рынке между этими двумя странами, однако у России есть все шансы замкнуть тройку и стать достойным соперником.

- В 2018-2020 годах Южная Корея лидировала по объему вводимых в эксплуатацию судов. В 2020 году России удалось занять второе место, благодаря сдаче крупных атомных ледоколов, Китай же занял третье место.
- В 2021 году лидировала судостроительная промышленность КНР, сдав заказчикам почти половину – 49% от мирового объема. Корейские судостроители заняли второе место с 30%, а японские – третье с 9%. Несмотря на второе место, Южная Корея осталась лидером по продажам, заработав на 14 миллиардов долларов больше, чем планировалось.
- За первое полугодие 2022 года Южная Корея снова вернулась на лидирующую позицию, построив 55% мирового объема. Китай занял второе место с 30%.

По итогам 2022 года достоверной информации на начало 2023 пока нет, однако можно с уверенностью сказать, что продолжится борьба за лидерство, будет увеличиваться отрыв от судостроителей других государств. Южнокорейские судоверфи заключили контракт на строительство до 2027 года более ста судов-газовозов, поэтому снижать темп они гарантированно не имеют права.

Беспрецедентный взлет в области судостроения Южной Кореи за несколько десятилетий представляет собой интереснейший объект для анализа. Причинами столь бурного развития стали:

- Менталитет населения, которое трудолюбиво, дисциплинировано и настойчиво в достижении целей.
- Концентрация бизнес-активов у нескольких семейных кланов, из которых сформированы крупные финансово-промышленные группы – чеболи.

Семейственность подразумевает ориентацию на успех в долгосрочной перспективе, так как ведущие должности передаются по наследству, как и капитал. Интересно, что чеболи показали значительно больший успех, чем наемный менеджмент, не в последнюю очередь опять-таки из-за национального менталитета и традиций. В корейских семьях принято беспрекословное подчинение старшим, поощряются скромность и трудолюбие, которых может не хватать наемным менеджерам.

Известными на весь мир производителями оборудования, от электроники до судов, стали чеболи Hyundai Heavy Industries, Daewoo и Samsung.

Статус чеболя обеспечивает практически неограниченную государственную поддержку в виде субсидирования и кредитования, а также протекционизма. В Южной Корее судостроители получают самые большие в мире вложения в научные исследования и конструкторские разработки в сфере производства механизмов, оборудования и высоких технологий:

- Финансовая структура Korea Ocean Business Corporation и государственные банки Korea Eximbank, Korea Development Bank, Korea Asset Management Corporation создали инвестиционный фонд на 300 миллионов долларов для финансирования мероприятий по минимизации вредных выбросов.
- Запланированы инвестиции 126 миллионов долларов в беспилотные суда и 190 миллионов – в экологически чистые суда с двигателями, работающими на водороде и аммиаке.

Успех чеболей способствует выполнению задачи государства «K-Shipbuilding» по подъему судостроения, поставленную президентом Мун Чжэ Ином в сентябре 2021 года. Основные направления деятельности для решения:

- Нарастание доходов от морских грузоперевозок до 55 миллионов долларов к 2030 году.
- Массовая цифровизация, автоматизация и роботизация технологических процессов на производственных предприятиях, а также разработка и внедрение единой информационной системы для обеспечения логистики.
- Объединение судовых платформ всех размеров и производственных мощностей в единую экосистему для качественного повышения уровня производства, глобальной цифровизации и информатизации с одновременным расширением финансирования.
- Повышение квалификации и подготовка новых высококвалифицированных рабочих в отрасли для увеличения производительности труда минимум на 30% и повышения эффективности кадров. Кроме того, планируется возвращение на работу вышедших на пенсию специалистов.
- Мировое лидерство в морских грузоперевозках и логистике благодаря разработке и внедрению инновационных решений и их фиксации в качестве международных стандартов.
- Закрепление на первом месте в мире по производству судов на экологически чистом и альтернативном топливе.

В стремлении стать мировым лидером в строительстве экологически чистых и умных судов, Южная Корея сосредоточила на них особое внимание. Благодаря экологическим стандартам Международной морской организации (ИМО) по сокращению выбросов в атмосферу CO₂ на 30% к 2025 году и минимум на 50% к 2050, спрос на экологические суда в ближайшие десятилетия будет постоянно возрастать, поэтому такие приоритеты оправданы.

Первыми проектами нового типа стали суда на газомоторном топливе:

- СПГ – сжиженном природном газе;
- СНГ – сжиженном нефтяном газе.

В производстве судов для перевозки СПГ и СНГ корейцы заняли лидирующие позиции в мире еще с 2018 года. Следующий шаг – НИОКР по разработке и совершенствованию судового оборудования и оснащения для работы на СПГ, а также создание судов-бункеровщиков и береговой инфраструктуры для заправки газомоторным топливом. Следующим этапом станет создание судов на альтернативном топливе: метаноле, водороде, аммиаке, а также оснащение судов силовыми установками гибридного типа и электродвигателями.

На суда с экологически чистыми двигателями Южная Корея обеспечена заказами на 2023 года на 4,8 миллиона CGT, что составляет 70,1% от мирового объема и почти в 10 раз превышает показатели 2021 года.

Суда, работающие на топливе принципиально нового типа, повлекут за собой не только развитие новых технологий и разработку новых механизмов и оборудования, но и потребуют введения новых стандартов проектирования и эксплуатации. Пока наработки отсутствуют, южнокорейские компании стремятся работать на опережение. Например, компания Korea Shipbuilding & Offshore Engineering (KSOE), входящая в состав холдинга Hyundai Heavy Industries, в начале 2022 года подписала с южнокорейским судовым регистром Меморандум о взаимопонимании, предусматривающий разработку регламентов проектирования, строительства, эксплуатации и коммерциализации морских судов для перевозки водорода.

Китайское судостроение ориентировано на экспортных заказчиков, поэтому Китай за восемь месяцев 2022 года выполнил 47,7% общемирового объема заказов. По данным Ассоциации судостроительной промышленности Китая за это время было выполнено на 11,5% больше заказов, чем за аналогичный период прошлого года. Кроме того, китайскими судостроителями получили заказы на постройку 163 газозовов для перевозки СПГ, которые не смогли взять южнокорейские верфи из-за высокой загрузки. Таким образом Китай смог потеснить лидера.

Интенсивное развитие китайской судостроительной отрасли началось порядка двадцати лет назад, что для этой области промышленного производства крайне малый срок. Добиться впечатляющих успехов помогла поддержка и серьезное отношение государства, применившего стандартные методы:

- помощь в покупке технологий и оборудования;
- льготное кредитование предприятий отрасли;
- субсидирование НИОКР;
- поощрение структурного реформирования.

До 1999 года судостроение и судоремонт в стране были объединены в Генеральной государственной компании судостроительной промышленности Китая. После реорганизации в результате акционирования были сформированы две крупные вертикально-интегрированные компании: Китайская государственная судостроительная корпорация (КГСК) и Китайская судостроительная промышленная корпорация (КСПК). Для их развития:

- ввели режим льготного кредитования для судовладельцев, покупающих суда: рассрочка на 80% стоимости судна на 8,5 лет под 5,1% годовых при страховании 12% суммы кредита;
- для получения корпорациями заказов в смежных отраслях в Китае и за рубежом, на маркетинг и консультации выделяются отдельные средства;
- китайские судостроительные компании освобождены от уплаты 3% налога на землю.

С начала XXI века, когда в пятилетние планы развития стали закладывать поддержку судостроительной отрасли, объемы производства увеличились практически в 17 раз. Меры государственной поддержки при этом в основном оставались традиционными и доступными для правительства любого государства: льготы и субсидии по кредитам, лизингу, страхованию. Благодаря такой политике число верфей всех размеров и специализаций на

сегодняшний день превысило 3000. Правда, государство ввело и особую политику. Например, если заключается государственных контракт с компаниями из других стран, для обеспечения морских грузоперевозок они обязаны закупать суда у китайских судостроителей. В результате развиваются все отрасли так или иначе связанные с судостроением.

Неотъемлемой частью судостроительной отрасли в Китае являются научно-исследовательские институты, деятельность которых ориентирована на проектирование судов нового поколения и разработку технологий их постройки:

- Морской проектно-исследовательский институт Китая (Marine Design and Research Institute of China);
- Научно-исследовательский судостроительный центр Китая (CSSRC – China Ship Scientific Research Center);
- Шанхайский проектно-исследовательский институт торгового судостроения (SDARI - Shanghai Merchant Ship Design and Research Institute).

Разрабатываются и изучаются новые конструкции, материалы корпуса, оборудование, методы постройки.

Функции Морского регистра выполняет "Китайское классификационное общество" (CCS - China Classification Society).

На примере двух стран-лидеров мирового судостроения можно убедиться, что ключевыми факторами интенсивного развития и успеха отрасли всегда становится высокая мотивация исполнителей и надежная существенная поддержка государства.

Использованные источники:

1. Портал «Корабел.РУ» [Электронный ресурс]
https://www.korabel.ru/news/comments/sudostroenie_za_rubezhom_yuzhnaya_kor_eya.html (дата обращения 17.12.2022).
2. Сайт компании Тренси [Электронный ресурс]

<https://transy.ru/istoriya-sudostroeniya-v-yuzhnoy-koree> (дата обращения 17.12.2022).

3. Портал «Корабел.РУ» [Электронный ресурс]

https://www.korabel.ru/news/comments/kitayskoe_sudostroenie_vchera_i_segodnya.html (дата обращения 17.12.2022).