



Национальный исследовательский университет
Высшая школа экономики



Центр развития

РЫНОК ПРОДУКЦИИ СУДОСТРОЕНИЯ

2018 год

РЕЗЮМЕ.....	2
1. ОБЗОР СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ.....	8
2. МИРОВОЙ РЫНОК ПРОДУКЦИИ СУДОСТРОЕНИЯ.....	17
3. ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА В ОТНОШЕНИИ ОТРАСЛИ СУДОСТРОЕНИЯ	28
4. ОБЗОР РОССИЙСКОГО РЫНКА СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОДУКЦИИ	44
5. ОЦЕНКА ПЕРСПЕКТИВ РОССИЙСКОГО РЫНКА СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ НА БЛИЖАЙШИЙ ПЕРИОД	67
ПРИЛОЖЕНИЕ.....	70

Автор: Бутов А.М.

РЕЗЮМЕ

Россия имеет почти 40 тыс. километров береговой черты и 100 тыс. километров внутренних водных путей. Значительная доля внешней торговли страны обслуживается морским транспортом. К тому же до 25% мировых запасов углеводородного сырья расположено на российском морском шельфе. Все сказанное позволяет утверждать, что отечественная судостроительная промышленность имеет все основания претендовать на определяющую роль в обеспечении национальной безопасности России во всех сферах морской деятельности, в том числе оборонной, транспортной, продовольственной, энергетической и технологической.

Отечественный судостроительный комплекс сегодня включает в себя около 150 промышленных предприятий. Кроме этого, отрасль взаимодействует с более чем двумя тысячами обеспечивающих ее потребности организаций-комплектаторов. Официальные данные Росстата говорят о том, что в 2016 году средняя численность работников организаций, относящихся к виду деятельности «Строительство и ремонт судов», превышала 120 тыс. человек.

Спецификой российской судостроительной отрасли является то, что она в значительной степени ориентирована на производство военной техники.

Что касается текущей статистики производства, то начиная с 2014 года в отрасли происходит сокращение числа выпущенных за год судов¹. При этом падение в гражданском сегменте было выше, чем произошедшее снижение объемов производства в сегменте военных судов. По нашему мнению, это отражает имеющиеся приоритеты государственного интереса и государственной поддержки.

После 2015 года, когда закончился девальвационный эффект, давший российской судостроительной отрасли временные преимущества на внутреннем рынке, ситуация в отечественном судостроении ухудшилась, что было связано с общим кризисным падением спроса в экономике и снижением возможностей бюджета государства. В 2017 году российскими верфями было завершено строительство 150 крупных судов и кораблей (от 20 тыс. тонн), что на 11% ниже аналогичного показателя 2016 года². Совокупный тоннаж сданных в 2017 году судов при этом был на 5% выше уровня 2016 года, что, в первую очередь, связано с увеличением среднего размера строящихся судов гражданского назначения.

Наиболее актуальными насущными задачами, которые стоят сегодня перед российской судостроительной отраслью, являются импортозамещение и расширение ассортимента выпускаемой продукции. Именно с этой целью реализуется амбициозный проект строительства судостроительного комплекса «Звезда» на Дальнем Востоке. Успешное завершение этого проекта должно будет заметно расширить возможности всего отечественного судостроительного комплекса.

В целом же сегодняшняя ситуация такова, что отрасль находится чуть ли не под прямым управлением государства, являющегося как ее основным заказчиком, так и инвестором. Российское судостроение в настоящее время характеризуется все усиливающейся тенденцией к концентрации управления и производства. При этом цель на консолидацию отрасли была

¹ Суда дедеветом от 20 тыс. тонн и выше.

² В соответствии с данными аналитиков информационного агентства INFOLine.

изначально выбрана государством и прописана в принятой правительством в 2007 году Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу.

Нужно сказать, что выбранный курс на концентрацию неуклонно реализуется на всем протяжении последних десяти лет. При этом возможность непосредственного управления отраслью имеет для государства очевидный приоритет над возможным в ином случае положительном эффекте от конкуренции. В целом это отражает то, что основной для отрасли задачей выбрано удовлетворение именно военных нужд государства. Очевидно, что правительство не видело и не видит иных механизмов для достижения своих, выработанных для системы национальной обороны целей, кроме прямого руководства всем производственным комплексом.

Результатом описанной политики стало создание находящейся в непосредственном ведении государства Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) – крупнейшего субъекта российской судостроительной отрасли, на долю которого, по различным оценкам, приходится до 80% всего объема реализуемых в России судостроительных проектов³. В отчете корпорации за 2016 год указывалось, что в ее состав входит 41 предприятие. В том числе 20 судостроительных и судоремонтных предприятий, 11 проектно-конструкторских и научно-исследовательских бюро, 4 машиностроительных завода. Производственные активы ОСК разделены по географическому принципу на четыре основных центра: Северный центр судостроения и судоремонта (Северодвинск), Западный центр судостроения (Санкт-Петербург и Калининград), Дальневосточный центр судостроения и судоремонта (Владивосток) и Южный центр судостроения и судоремонта (Астрахань). Иными словами, подразделения ОСК соответствует тем центрам, где исторически формировалось российское судостроение.

Как мы уже сказали, для отрасли в целом характерна тенденция к концентрации и объединению активов. Последним примером этого мы можем назвать состоявшееся в апреле 2018 года открытие АО «Холдинговая компания "Ак Барс"» – структуры, объединившей такие предприятия, как АО «Зеленодольский завод имени А.М. Горького», ОАО «Казанский завод "Электроприбор"», ООО «Ак Барс Металл», ООО «Адриа Винч Зеленодольск» и ООО «ВолгаТатСудоремонт». Сейчас практически все ключевые игроки рынка со стороны отечественных производителей реализованы в качестве горизонтальных и/или вертикальных холдинговых структур. Три из пяти крупнейших российских судостроительных компаний в качестве приоритетного направления своей деятельности называют производство военных судов. А оставшиеся две опираются на внутренний спрос. При этом наблюдается выраженная продуктовая дифференциация компаний. Дополнительно следует сказать и о том, что мы видим тенденции дальнейшего укрупнения самых больших из российских игроков и усиления их позиций на внутреннем рынке. По нашему мнению, это создает угрозу работе рыночных конкурентных механизмов, нарушение которой может привести к снижению, с точки зрения интересов государства и потребителей, эффективности работы российских судостроительных компаний.

Помимо уже названного гособоронзаказа, приоритетными направлениями российского судостроения являются проекты, связанные со строительством судов для ледового плавания, что связано с обширными планами по освоению Северного морского пути, а также созданием

³ <http://sudostroenie.info/predpriyatija/635.html>

специальной морской техники для освоения месторождений нефти и газа на Арктическом шельфе.

Что касается состояния и перспектив прочих сегментов российского судостроительного рынка и одноименной отрасли, то наш анализ показывает, что за истекший с 2000 года период времени в Российской Федерации произошло значительное сокращение гражданского флота как морских, так и речных и озерных судов, демонстрирующее ослабление внутреннего спроса. Так, например, российский гражданский морской флот с 2000 по 2017 год в количественном отношении сократился на 30%. При этом, в случае морского транспорта, снижение количества эксплуатируемых под российским флагом судов сопровождалось опережающим по отношению к нему падением морского грузооборота. Таким образом, мы можем сделать вывод, что проблема обновления и расширения флота в этом его сегменте не имела критичной для рынка остроты. Исключением стала группа нефтеналивных судов. Что объяснимо, исходя из существенной ориентации на нефтегазовый сектор российской экономики в целом. В сегменте внутреннего водного транспорта снижение количества судов, относящихся к речному и озерному флоту, имело пропорционально больший масштаб по сравнению с произошедшим сокращением грузооборота. К тому же в среднем речной и озерный флот старше, чем морской гражданский флот. Следовательно, острота проблемы насыщения его новыми судами должна быть выше.

Важным моментом является то, что как морской, так и речной флот в Российской Федерации заметно старше, чем в среднем в мире. Так, если в 2015 году средний возраст судов мирового флота составлял 16,2 года, а доля тоннажа возрастом до 10 лет была равна 66,5%, то средний возраст российского морского флота по состоянию на тот же год составил 26,5 лет. А это значит, что независимо от имеющейся потребности в транспортировке грузов, существует необходимость его замены вследствие физического и морального устаревания.

Несмотря на активное внимание государства, на российском рынке (прежде всего, в его гражданском сегменте) сохраняется крайне высокая зависимость от импорта. И в последние годы в качестве приоритетного партнера России все более усиливает свои позиции одна из ведущих судостроительных держав в мире – Южная Корея. По некоторым данным, в 2015 году доля продукции из Южной Кореи на российском рынке вплотную приблизилась к 90% (из расчета регистрового тоннажа проданных за 2015 год судов). В тот же год к числу основных произошедших на рынке событий экспертами были отнесены состоявшиеся в Корее закладки строительства предназначенных для российских потребителей судов: танкера компанией «Samsung Heavy Industries», Ltd (Южная Корея, Сеул) по заказу ПАО «Совкомфлот» (Россия, Москва) и газовоза компанией «Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co» Ltd. (Южная Корея, Сеул) по заказу того же потребителя. Согласно самой свежей на момент подготовки этого материала информации, о строительстве на Сахалине судостроительной верфи российской стороной велись переговоры с корейской компанией ENK Co., LTD.

С учетом того, что текущая загрузка российских судостроительных предприятий не превышает по оценкам экспертов 60%⁴, высокая доля импорта означает лишь одно – неконкурентоспособность и текущее техническое отставание российской отрасли от зарубежных конкурентов.

⁴ <http://www.morvesti.ru/detail.php?ID=66842>

Лишнее подтверждение этому – факт крайне слабой позиции, занимаемой отечественным судостроением на мировом рынке. В соответствии с данными ITC Trade Map об объемах мирового экспорта продукции судостроительной отрасли, соответствующей в международной классификации группе «Суда, лодки и плавучие конструкции», в 2016 году доля России в суммарном стоимостном объеме мирового экспорта продукции судостроения составила 0,5%.

В целом на мировом рынке в настоящее время наблюдается отрицательный тренд спроса. В 2017 году во всем мире было заказано 3158 полноразмерных морских судов. При этом их суммарная грузоподъемность была самой низкой за последние 13 лет (196,9 млн тонн дедвейта)⁵. Здесь необходимо заметить, что средний тоннаж строящихся кораблей неуклонно растет. А значит, количество строящихся кораблей сокращается даже более высокими темпами. Все это закономерно приводит к росту конкуренции на мировом рынке, где в настоящее время наблюдается подавляющее доминирование трех азиатских производителей: Китая, Южной Кореи и Японии. Совокупная доля трех перечисленных стран на рынке гражданских судов стабильно превышает 90%. И есть все основания утверждать, что озвученное соотношение сохранится как минимум в среднесрочной перспективе.

Отечественный регулятор хорошо осознает текущее положение вещей. Поэтому перед российским, в особенности гражданским, судостроением не ставится задач по динамичному наращиванию экспорта, как это имело место в ряде других отраслей машиностроительного комплекса страны. Акцент усилий государства смещен в сторону модернизации и развития имеющихся производственных мощностей и увеличения доли российской продукции на внутреннем рынке. В настоящее время действуют утвержденные правительством программы субсидирования части затрат, понесенных потребителем на уплату процентов по кредитам, полученным на закупку гражданских судов, а также на уплату лизинговых платежей по договорам лизинга на приобретение гражданских судов российского производства.

В числе последних на момент написания данного отчета активностей государства, мы должны упомянуть принятое правительством в марте 2018 года Постановление «О субсидиях для возмещения процентов по кредитам на проекты по созданию судостроительных комплексов». Подписанным постановлением утверждаются правила предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям в целях возмещения процентов по кредитам, привлеченным для реализации проектов по созданию судостроительных комплексов. Что отражает факт прямого интереса государства к развитию производственного комплекса отрасли.

В силу целого ряда причин, определяющим для будущего состояния судостроения будет возможность государства оказывать поддержку отечественному судостроению и обеспечивать спрос на его продукцию. И хотя, как мы уже сказали, заинтересованность государства в этом очевидна, его возможности по реализации задуманного вызывают вопросы. Так, например, в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013–2030 годы» предусмотрены ежегодные бюджетные ассигнования, объем которых прописан в тексте рассматриваемого документа. Однако их суммы с момента принятия программы уже неоднократно изменялись, путем снижения трат текущего периода. Соответственно менялись и целевые показатели программы.

⁵ В соответствии с данными издания «Gardian», ссылающегося на «Clarkson Research Services».

На сегодняшний день дополнительную неопределенность с точки зрения оценок перспектив отрасли вносит и все усиливающийся режим санкций, который был введен в отношении России рядом стран. Для отечественной промышленности это означает ограничение доступа к целому ряду необходимой продукции и технологий, замещение которых требует, как минимум, дополнительного времени.

Учитывая все сказанное выше, мы склоняемся к тому, что в ближайшие два года наиболее вероятным будет инерционный сценарий, подразумевающий дальнейшее снижение объемов производства судов на российских верфях.

Таблица 1. Сводная таблица показателей, характеризующих развитие отрасли и рынка судостроительной продукции в России

	2014	2015	2016	2017
Построено судов, шт.	252	200	168	150
– в т.ч. гражданского назначения	132	113	103	86
Построено судов, тыс. тонн совокупного тоннажа	414,2	212,2	213,3	224,6
– в т.ч. гражданского назначения	335,1	136,3	158,7	184,1
Общая стоимость построенных в России судов, млрд руб.	146,8	117	138,5	97
– в т.ч. гражданского назначения	59,8	21,8	42,5	31,8
<i>Справочно:</i>				
Наличие морских судов (значение показателя за год), шт.	2769	2760	2744	2718
Импорт судов в РФ, млрд долл.	1,42	1,25	2,00	2,37
Экспорт судов из РФ, млрд долл.	0,73	0,62	0,63	0,95
Общая стоимость построенных в России судов, млрд долл.	1,56	0,36	0,63	0,55
Видимое потребление судов в России, млрд долл.	2,25	0,99	2,00	1,97

Источник: Росстат (официальный сайт, ЕМИСС), INFOline, Федеральное агентство морского и речного транспорта РФ, Минпромторг РФ, расчеты Института «Центр развития» НИУ ВШЭ

SWOT-АНАЛИЗ РОССИЙСКОЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

SWOT-анализ позволяет получить наглядное представление о тех внешних и внутренних условиях, в которых отрасль находится в настоящее время, актуальных угрозах и возможностях, а также ее сильных и слабых сторонах. Для российской судостроительной отрасли этот анализ будет выглядеть следующим образом:

<p>Сильные стороны</p> <ul style="list-style-type: none"> • наличие со времен СССР развитой отрасли производства, накопленный опыт и выстроенные хозяйственные связи; • приоритетное внимание со стороны государства; • значительный внутренний рынок сбыта; • военное судостроение как драйвер отрасли. 	<p>Возможности</p> <ul style="list-style-type: none"> • наличие значительной потенциальной потребности на внутреннем рынке (за счет текущего недооснащения и высокой степени износа имеющейся в наличном парке техники); • дальнейшее развитие лизинговой схемы сбыта; • более полное использование возможностей импортозамещения; • дальнейшее использование потенциала внутреннего рынка для привлечения к сотрудничеству передовых зарубежных производителей судостроительной техники, обладающих необходимыми российской отрасли технологиями.
<p>Слабые стороны</p> <ul style="list-style-type: none"> • технологическое отставание от передовых мировых производителей; • высокая зависимость от наличия государственной поддержки; • ограниченный доступ к передовым мировым технологиям, как следствие введенных в отношении России санкций; • высокая зависимость от импорта. 	<p>Угрозы</p> <ul style="list-style-type: none"> • низкий платежеспособный спрос на внутреннем рынке; • ограниченные возможности государства по увеличению или даже сохранению текущего уровня поддержки; • ослабление работы конкурентных механизмов, как следствие все растущей концентрации российского судостроения; • неспособность отрасли ликвидировать текущее технологическое отставание от ведущих мировых производителей.

1. ОБЗОР СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ

1.1. Значение отрасли для экономики России

В государственной программе «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013–2030 годы» приводится характеристика отечественной судостроительной отрасли и дается оценка ее роли в хозяйственном комплексе страны. В качестве основного обоснования необходимости развития рассматриваемой нами отрасли авторами программы указывается, что Россия имеет почти 40 тыс. километров береговой черты и 100 тыс. километров внутренних водных путей. При этом значительная доля внешней торговли страны обслуживается морским транспортом, а до 25% мировых запасов углеводородного сырья расположено на российском морском шельфе. Из чего делается вывод, что судостроительная промышленность в значительной мере определяет и всегда будет определять национальную безопасность России во всех сферах морской деятельности, в том числе оборонной, транспортной, продовольственной, энергетической и технологической.

Там же, дословно, говорится, что «в отличие от большинства прочих стран, где основу судостроительной промышленности составляют судостроительные верфи, осуществляющие сборку, монтаж и сдачу кораблей и судов, исторической особенностью отечественного судостроения является то, что кроме конечной продукции – собственно заказов судостроения и судоремонта, в отрасли разрабатывается и производится значительная часть номенклатуры изделий машиностроения, приборостроения и электротехники для строящихся кораблей, судов и другой техники. Кроме этого, отрасль взаимодействует с более чем 2 тысячами организаций-комплектаторов своей конечной продукции».

1.2. Текущее состояние отрасли и показатели ее развития

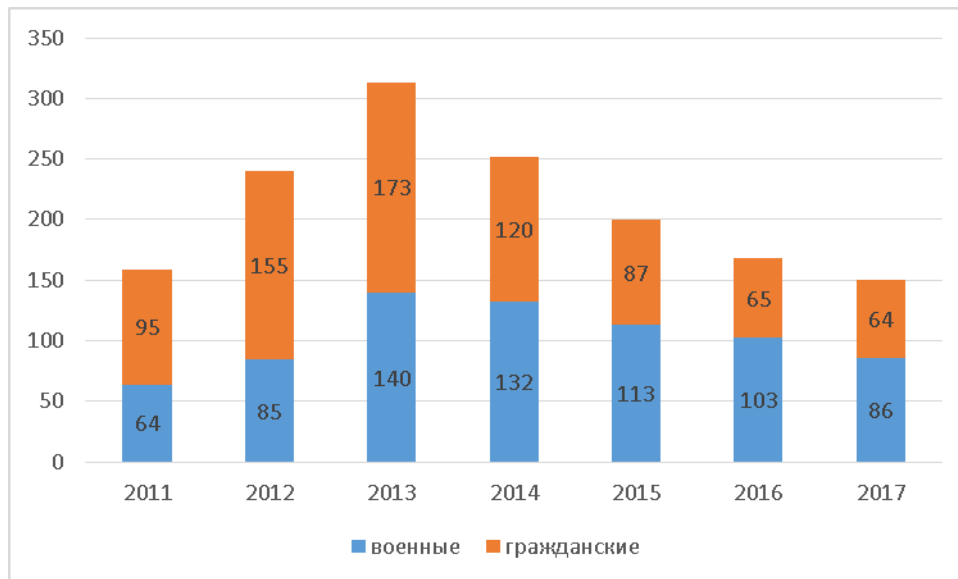
Российские судостроительные заводы имеют развитое машиностроительное производство, обслуживающее их собственные нужды. Традиционно в отрасли принято подразделение организаций по следующим подотраслям:

- судостроение и судоремонт;
- судовое машиностроение и электротехника;
- морское приборостроение.

В упомянутой выше программе развития судостроения также отмечается, что кроме подотчетных Министерству промышленности и торговли Российской Федерации организаций, на которые приходится основной объем производства в отрасли, на российском рынке гражданского судостроения присутствует значительное количество организаций, имеющих возможность проектировать морскую и речную технику, а также строить и ремонтировать суда водоизмещением до 5000 тонн (всего более 200 организаций). Однако суммарный объем производства этих организаций на порядок ниже, чем судостроительных заводов, относящихся к ведению Министерства промышленности и торговли Российской Федерации.

Спецификой российской судостроительной отрасли является то, что она в значительной степени ориентирована на производство военной техники.

Если говорить о динамике производства, то, опираясь на данные информационного агентства INFOLine, мы можем наблюдать, что начиная с 2014 года в отрасли происходит сокращение числа выпущенных судов⁶. При этом падение в гражданском сегменте в рассматриваемый период времени было выше, чем произошедшее снижение объемов производства в сегменте гражданских судов.



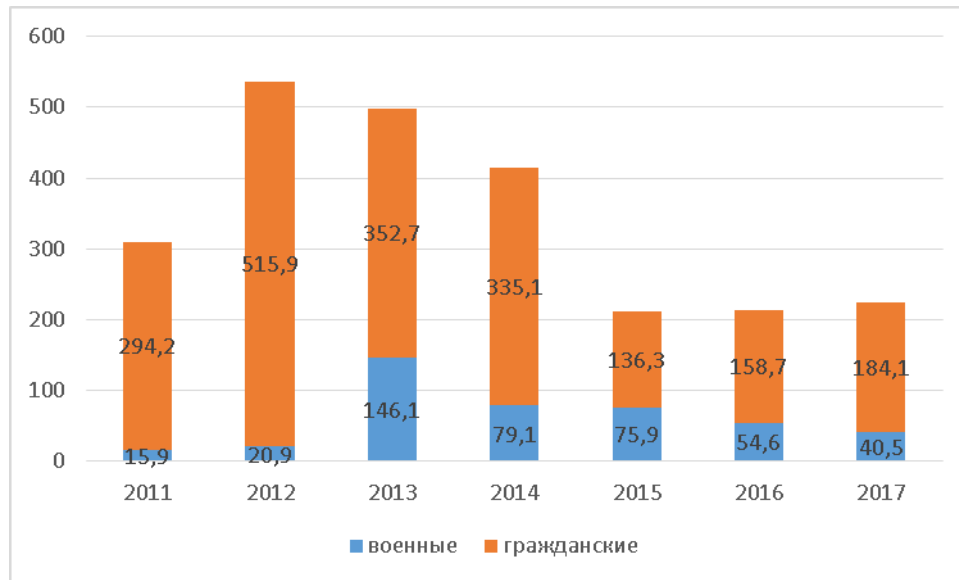
Источник: INFOLine

Рис. 1. Динамика количества гражданских и военных судов, построенных в 2011–2017 гг., шт.

В соответствии с данными аналитиков информационного агентства INFOLine, за 2017 год российскими верфями было завершено строительство 150 крупных судов и кораблей (тоннаж выше 20 тыс. тонн), что на 11% ниже аналогичного показателя 2016 года. Совокупный тоннаж сданных в 2017 году судов при этом был на 5% выше уровня 2016 года (см. рис. 2), что, в первую очередь, связано с увеличением среднего размера строящихся судов гражданского назначения⁷.

⁶ Суда дедеветом от 20 тыс. тонн и выше.

⁷ <http://infoline.spb.ru/news/index.php?news=158398>



Источник: INFOLine

Рис. 2. Динамика совокупного тоннажа гражданских и военных судов, построенных в 2011–2017 гг., тыс. тонн

К сожалению, у нас нет более полной официальной статистики, касающейся объемов производства российской отрасли судостроения. Рассчитываемый Росстатом индекс объемов производства по видам деятельности «Строительство и ремонт судов» и «Строительство судов» ограничен 2012 годом. А данные об отгрузках по отдельным видам промышленной продукции содержат сведения лишь по неосновной и неопределяющей для отрасли продуктовой группе «Суда прогулочные и спортивные». Так, согласно данным Росстата, доля последней в суммарной выручке обобщающей группы составила по итогам 2016 года лишь 0,05%.

К тому же начиная с 2017 года в Росстате произошла смена классификатора видов экономической деятельности, и отслеживаемые и публикуемые статистическим ведомством показатели теперь имеют разрыв по дате. Так, например, в Единой межведомственной информационно-статистической системе (ЕМИСС) теперь имеются два отдельных показателя «Объем выручки (с учетом налогов и аналогичных обязательных платежей) от продажи товаров, продукции, работ, услуг по всем видам деятельности по 2016 г.» и «Объем выручки (с учетом налогов и аналогичных обязательных платежей) от продажи товаров, продукции, работ, услуг по всем видам деятельности с 2017 г.»⁸. При этом прямой корреспонденции между показателями нет. И если в ограниченном 2016 годом показателе имеется строка, соответствующая позиции «Строительство и ремонт судов», то начиная с 2017 года информацию по коду, который хотя бы в каком-то приближении охватывал интересующую нас номенклатурную группу, мы не находим.

Государственная программа «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013–2030 годы» объявлена содержащей сведения ограниченного доступа⁹. Соответственно информация по ней доступна не полностью. Возможно, это является одной из

⁸ <https://www.fedstat.ru/indicators/search?searchText=%D0%B2%D1%8B%D1%80%D1%83%D1%87%D0%BA%D0%B0>

⁹ <http://government.ru/programs/246/events/>

причин, почему там также нет необходимой нам статистики. Соответственно, и годовые отчеты крупнейшего из субъектов российского рынка и отрасли судостроения корпорации ОСК не содержат данных в интересующем нас разрезе.

В этих условиях для описания текущего состояния отечественной судостроительной отрасли мы были вынуждены использовать любые доступные данные, с приоритетом имеющимся в открытом доступе данным Росстата, официальной информации курирующего отрасль Минпромторга РФ и оценкам отраслевых экспертов.

Переходя к количественному и качественному описанию отрасли начнем с того, что отрасль является трудоемкой и аккумулирует значительное число занятых. На посвященной отечественному судостроению вкладке официального сайта Минпромторга¹⁰ приводятся сведения, что общая численность работников судостроительной промышленности в 2014 году составила в России немногим более 160 тыс. человек. Официальные данные Росстата говорят о том, что в 2016 году средняя численность работников организаций, относящихся к виду деятельности «Строительство и ремонт судов», была равна 120,8 тыс. человек.

В целом же отечественный судостроительный комплекс сегодня включает в себя более 100 крупных и средних промышленных предприятий. Так, в статье «Современное состояние и перспективы развития судостроения в Российской Федерации»¹¹ говорится о 107 относящихся к судостроительной промышленности производственных предприятиях. Росстат, в свою очередь, отчитывается об имевшихся по состоянию на 2016 год 137 предприятиях, чьим основным видом деятельности названы строительство и ремонт судов¹².

Однако также наблюдаемые Росстатом коэффициенты концентрации производства говорят о том, что производство непосредственно судов, а не отдельных их узлов и деталей, сконцентрировано не более чем на восьми, относящихся к сегменту крупных и средних, предприятиях (см. табл. 2).

Таблица 2. Коэффициент концентрации производства по виду деятельности «Строительство и ремонт судов», в %

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
По 1-му предприятию	95,81	96,89	64,14	60,95	92,93	85,18
По 3-м предприятиям	99,95	100	98,25	91,82	97,11	100
По 4-м предприятиям	100	100	99,57	97,87	98,53	100
По 6-ти предприятиям	100	100	100	100	99,99	100
По 8-ми предприятиям	100	100	100	100	100	100

Источник: Росстат

Крупнейшим субъектом отрасли на сегодняшний день является Объединенная судостроительная корпорация (ОСК). В отчете корпорации за 2016 год указывалось, что в ее состав входит 41 предприятие. В том числе 20 судостроительных и судоремонтных предприятий, 11 проектно-

¹⁰ <http://minpromtorg.gov.ru/activities/industry/otrasli/sudostroji/#collapseOne>

¹¹ Игнатъева Н.А. Современное состояние и перспективы развития судостроения в Российской Федерации // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2016. – № 4-6. – С. 1159–1162.

¹² Показатель «Количество юридических лиц по 2016 г. (значение показателя за год)».

конструкторских и научно-исследовательских бюро, 4 машиностроительных завода. Производственные активы ОСК разделены по географическому принципу на четыре основных центра: Северный центр судостроения и судоремонта (Северодвинск), Западный центр судостроения (Санкт-Петербург и Калининград), Дальневосточный центр судостроения и судоремонта (Владивосток) и Южный центр судостроения и судоремонта (Астрахань). Крупнейшие на сегодняшний день – Северный и Западный центры.

Северный центр судостроения и судоремонта сконцентрирован вокруг Северодвинска. В него интегрированы перечисленные ниже предприятия:

- АО «Производственное объединение «Северное машиностроительное предприятие»;
- АО «Центр судоремонта "Звездочка"»;
- АО «Северное производственное объединение "Арктика"»;
- АО «Конструкторское бюро "Рубин-Север"»;
- АО «Специальное конструкторско-технологическое бюро по электрохимии с опытным заводом».

Сконцентрированный в Санкт-Петербурге и Калининграде Западный центр судостроения в своем составе имеет следующие промышленные активы:

- АО «Адмиралтейские верфи»;
- АО «Средне-Невский судостроительный завод»;
- АО «ЗЗ судоремонтный завод»;
- АО «Светловское предприятие ЭРА»;
- АО «Прибалтийский судостроительный завод "Янтарь"»;
- АО «Завод "Красное Сормово"»;
- АО «Судостроительный завод "Северная верфь"»;
- АО «Пролетарский завод».

Дальневосточный центр судостроения и судоремонта (АО «ДЦСС») включает в себя основные судоремонтные и судостроительные производственные мощности Дальневосточного федерального округа:

- АО «Хабаровский судостроительный завод»;
- ПАО «Амурский судостроительный завод»;
- АО «Дальневосточный завод "Звезда"»;
- АО «Центр судоремонта "Дальзавод"»;
- АО «Северо-Восточный ремонтный центр»;
- АО «179 СРЗ»;
- ООО ДПИ «Востокпроектверфь»;
- АО «30 СРЗ».

В 2013 году ОСК объявила о завершении формирования Южного центра судостроения и судоремонта¹³, в который вошли следующие активы:

¹³ https://flot.com/news/navy/?ELEMENT_ID=135712

- АО «Новороссийский судоремонтный завод»;
- АО «Туапсинский судоремонтный завод»;
- АО «Криушинский судостроительно-ремонтный завод»;
- АО «Судостроительный завод "Лотос"»;
- ПАО «Судостроительный завод им. Карла Маркса» и пр.

В декабре 2017 года появилась информация¹⁴, что ОСК пополнится активами, расположенными в Крыму: 13-м судоремонтным заводом (СРЗ) и 771-м ремонтным заводом средств связи (РЗСС).

Доминирующая в отрасли корпорация в качестве своих основных конкурентов среди отечественных предприятий называла следующие компании¹⁵:

- в области строительства платформ — ОАО «ССЗ "Красные Баррикады"» (основной нишей этого завода является строительство самоподъемных установок);
- в области постройки судов снабжения – ОАО «Пелла», которое ориентировано на строительство судов шириной до 20 м и длиной до 100 м;
- в области постройки судов пассажирского назначения – ООО «Сретенский ССЗ» и ОАО «Зеленодольский завод им. А. М. Горького».

В целом для отрасли характерна тенденция к концентрации и объединению активов. Последним примером этого можно назвать состоявшееся в апреле 2018 года открытие АО «Холдинговая компания "Ак Барс"» – структуры, объединившей такие предприятия, как АО «Зеленодольский завод имени А.М.Горького», ОАО «Казанский завод "Электроприбор"», ООО «Ак Барс Металл», ООО «Адриа Винч Зеленодольск» и ООО «ВолгаТатСудоремонт»¹⁶.

Возвращаясь к тем результатам, которые отрасль демонстрировала в последние годы, мы видим, что, несмотря на происходившее сокращение физических объемов производства, выручка в отрасли демонстрировала последовательный устойчивый рост. Так, в 2016 году рассматриваемый показатель вырос по сравнению с 2012 годом почти на 68%.

Таблица 3. Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и иных аналогичных обязательных платежей) по виду деятельности «Строительство и ремонт судов», по крупным и средним организациям, млрд руб.

2012	2013	2014	2015	2016
201,21	230,84	273,40	328,79	337,25

Источник: Росстат

Параллельно с ростом выручки происходил и рост себестоимости производства. Она увеличилась на 61% при сопоставлении 2016 и 2012 годов.

¹⁴ <https://www.kommersant.ru/doc/3489369>

¹⁵ <http://www.ar2015.oaosk.ru/ru/market-situation/civil-shipbuilding/>

¹⁶ <http://sudostroenie.info/novosti/22836.html>

Таблица 4. Себестоимость проданной продукции по виду деятельности «Строительство и ремонт судов», по крупным и средним организациям, млрд руб.

2012	2013	2014	2015	2016
199,12	215,37	242,97	285,83	320,83

Источник: Росстат

Что касается декларируемой чистой прибыли, которую отрасль получала начиная с 2012 года, то здесь Росстат показывает большую волатильность показателей. Хотелось бы сделать акцент на заметном положительном результате, который был достигнут в 2015 году.

Таблица 5. Чистая прибыль (убыток) по виду деятельности «Строительство и ремонт судов», по крупным и средним организациям, млрд руб.

2012	2013	2014	2015	2016
-10,89	1,39	0,37	15,64	-4,28

Источник: Росстат

Как известно, именно в этот период произошла девальвация национальной валюты РФ. Возможно, именно это стало основанием для роста цен, произошедшего в отрасли в 2015 году. По крайней мере факт их существенного увеличения мы отчетливо видим по цифрам Росстата (см. табл. 6).

Таблица 6. Индекс цен производителей по виду деятельности «Строительство и ремонт судов», в %

2012	2013	2014	2015	2016
110,71	96,59	102,12	132,86	107,89

Источник: Росстат

Можно предположить, что предприятия отрасли воспользовались представившимися возможностями для обоснования роста цен, увеличив их на свою продукцию в большем, по отношению к росту издержек, объеме. Результат этого мы наблюдаем на росте рентабельности продукции по итогам 2015 года.

Таблица 7. Рентабельность (убыточность) проданных товаров, продукции, работ, услуг по виду деятельности «Строительство и ремонт судов», по крупным и средним организациям*, в %

2012	2013	2014	2015	2016
-2,1	3,4	6,9	10,7	2,3

* Определяется как соотношение между величиной сальдированного финансового результата (прибыль минус убыток) от проданных товаров, продукции (работ, услуг) и себестоимостью проданных товаров, работ и услуг. В отличие от прочих, приведенных выше финансовых показателей, которые Росстат формирует на основе собранных статистических данных по форме П-3 «Сведения о финансовом состоянии организации», является расчетным показателем.

Источник: Росстат

Результаты 2016 года по всему спектру рассмотренных нами выше показателей, начиная с прибыли, были, как мы видим, существенно скромнее. Несмотря на сохранившуюся в рассматриваемом году тенденцию роста выручки и себестоимости, прибыль более чем на порядок отличалась в меньшую сторону от той величины, что была достигнута в 2015 году. Прирост цен составил лишь около 8% по сравнению с почти 33% годом ранее. Поэтому закономерно, что и рентабельность в 2016 году оказалась самой низкой за три предыдущие года.

Как мы уже сказали выше, у нас нет данных Росстата об итогах работы судостроительной промышленности в 2017 году в целом. Однако АО ОСК (головная организация доминирующей в отрасли группы ОСК) отчиталась, что ее выручка по РСБУ по итогам 2017 года снизилась на 7,9%, до 44,76 млрд руб. Итоговый финансовый результат деятельности АО ОСК был отрицательным: убыток до уплаты налогов составил в 2017 году 249,63 млн руб. против убытка в 195,63 млн руб. годом ранее¹⁷. С учетом того положения, которое занимает ОСК в российском судостроении, с определенной долей уверенности можно предположить, что тенденции ОСК характерны и для отрасли в целом.

Тем не менее в судостроительной отрасли сохраняется достаточно высокая инвестиционная активность. Так, в соответствии с данными того же Росстата, в 2016 году по виду деятельности «Строительство и ремонт судов» крупными и средними организациями отрасли было инвестировано в основные фонды 26,4 млрд руб. Для сравнения, в 2014 году аналогичный показатель составил 22 млрд руб., а в 2013 году – 14 млрд руб.

На официальном сайте Правительства РФ была размещена информационная записка, касающаяся ключевых фактов в российском судостроении за 2017 год¹⁸. В ней было сказано следующее:

В обновление обеспечивающего флота в 2017 году сданы в эксплуатацию 2 катера-бнопостановщика «Спасатель Алексюк» и «Капитан Мишин».

Продолжалось строительство линейного дизель-электрического ледокола мощностью 25 МВт проекта 22600 «Виктор Черномырдин», строительство 4 многофункциональных буксиров-спасателей мощностью 2,5–3 МВт.

В целях развития отечественной судостроительной отрасли и стимулирования процесса импортозамещения заключены договоры лизинга и судостроительные контракты на поставку 18 судов. По итогам 2017 года лизингополучателям передано 10 судов.

Ключевым событием в области капитального строительства в интересах развития производственных мощностей российского судостроения в 2017 году является ввод в эксплуатацию тяжёлого стапеля на судостроительном комплексе «Звезда» на Дальнем Востоке. Завершение строительно-монтажных работ на объекте позволило успешно осуществить закладку первых для завода заказов – 4 судов снабжения проекта IBSV10022.»

Отдельного внимания, по нашему мнению, требует освещение реализации проекта строительства судостроительного комплекса «Звезда» на Дальнем Востоке. Ожидается, что после ввода в эксплуатацию (планируемый срок ввода всех объектов первой расширенной очереди проекта – 2019 год) «Звезда» станет первой в России верфью крупнотоннажного судостроения и будет

¹⁷ <https://flotprom.ru/2018/%D0%9E%D1%81%D0%BA8/>

¹⁸ <http://government.ru/info/32081/>

выпускать целую линейку средне- и крупнотоннажных судов и морской техники, в том числе танкеры, газовозы, элементы буровых платформ, суда снабжения и сейсморазведки. В начале 2017 года стоимость проекта оценивалась в 145,5 млрд руб. В октябре 2017 года стало известно, что Правительство РФ в 2018–2022 годах может выделить ССК «Звезда» субсидии в размере 5,9 млрд руб.¹⁹.

ОБЩИЕ ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ:

К сожалению, в настоящее время информацию о текущем состоянии отечественной судостроительной отрасли в открытом доступе невозможно получить в полном объеме. Исходя из тех данных, которые нам доступны, мы видим, что в отрасли уже на протяжении нескольких лет происходит спад производства. При этом сокращение, в большей степени, затрагивает гражданский сегмент, в то время как снижение объемов производства военной техники хоть и наблюдалось, но было более медленным. Это отражает повышенное внимание государства именно к военному сегменту и его активную поддержку.

После 2015 года, когда закончился девальвационный эффект, давший российской судостроительной отрасли временные преимущества на внутреннем рынке, ситуация в ней ухудшилась, что было связано с общим кризисным падением спроса в экономике и снижением возможностей бюджета государства.

В целом же можно сказать, что отрасль сегодня находится чуть ли не под прямым управлением государства, являющегося как ее основным заказчиком, так и инвестором. Российское судостроение в настоящее время находится под влиянием все усиливающейся тенденции к концентрации управления и производства. Наиболее яркими примерами этого являются тесно связанные с государством крупнейшие судостроительные корпорации ОСК и «Ак Барс».

Наиболее актуальными насущными задачами, которые стоят сегодня перед российской судостроительной отраслью являются импортозамещение и расширение ассортимента выпускаемой продукции. Именно с этой целью реализуется амбициозный проект строительства судостроительного комплекса «Звезда» на Дальнем Востоке, успешное завершение которого должно будет заметно расширить возможности отечественного судостроительного комплекса.

¹⁹ <http://tass.ru/ekonomika/5032362>

2. МИРОВОЙ РЫНОК ПРОДУКЦИИ СУДОСТРОЕНИЯ

В соответствии с данными авторитетного делового издания *Gardian*, ссылающегося в свою очередь на одного из ведущих морских брокеров – компанию *Clarkson PLC*, имеющую собственное исследовательское подразделение *Clarkson Research Services*, в 2017 году во всем мире было заказано 3158 судов суммарным дедвейтом²⁰, равным 196,9 млн тонн.²¹ В публикации отмечается, что достигнутый результат является крайне низким. А суммарный дедвейт заказа в размере менее 200 млн тонн вообще был показан впервые за последние 13 лет. Для сравнения, в своем годовом отчете за 2015 год российская Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) приводила данные, что в конце 2015 года общее количество заказов гражданских судов в мире составляло 4745 единиц. Их общий дедвейт при этом был равен 303,1 млн тонн.²² В том же отчете ОСК говорилось, что в 2015 году произошло снижение объема новых заказов по сравнению с уровнем годичной давности. Наблюдающаяся в последние годы тенденция сокращения рынка судостроения заметна не только в натуральных, но и в стоимостных показателях. Так, доступные на момент написания настоящего обзора данные *UN Comtrade* об объемах экспорта и импорта судов на мировом рынке говорят о том, что совокупный объем трансграничной торговли непрерывно снижался начиная с 2012-го и вплоть до 2016 года. По итогам 2016 года совокупный объем экспорта продукции судостроения в мире составил, по данным упомянутого нами источника информации, 121,7 млрд долл. США. По сравнению с 2015 годом рассматриваемый показатель сократился почти на 10%²³.

О текущей тенденции сокращения мирового рынка судостроения говорят и прочие источники. В частности, на состоявшейся 21 октября–1 ноября 2017 года в Роттердаме и посвященной рынку судостроения международной конференции²⁴ был сделан доклад, подготовленный специалистами *AgS Monitoring Shipbuilding*²⁵. В этом докладе была представлена динамика новых заказов на суда с дедвейтом более 20 тыс. тонн (рис. 3).

Из приведенных аналитиками *AgS Monitoring* данных видно, что число заказов на суда рассматриваемой группы неуклонно падало на протяжении 2014–2016 годов. При этом пиковый уровень заказов был достигнут в 2007 году. В течении всего последующего периода результаты рассматриваемого показателя были заметно ниже. Тем не менее, согласно данным *AgS Monitoring*, к середине августа 2017 года суммарный объем новых заказов на суда с дедвейтом более 20 тыс. тонн превысил итоговый результат 2016 года.

Однако результат предшествовавшего периода оказался настолько низким, что немецкие аналитики не спешили говорить о наметившемся восстановлении рынка. Напротив, ими было указано, что по сравнению в 2007 годом на рынке сильно усилилась концентрация. По сравнению

²⁰ См. Приложение.

²¹ <https://guardian.ng/business-services/maritime/shipbuilding-firms-threatened-as-orders-slump-to-3158-vessels/>

²² <http://www.ar2015.oaoosk.ru/ru/market-situation/civil-shipbuilding/>

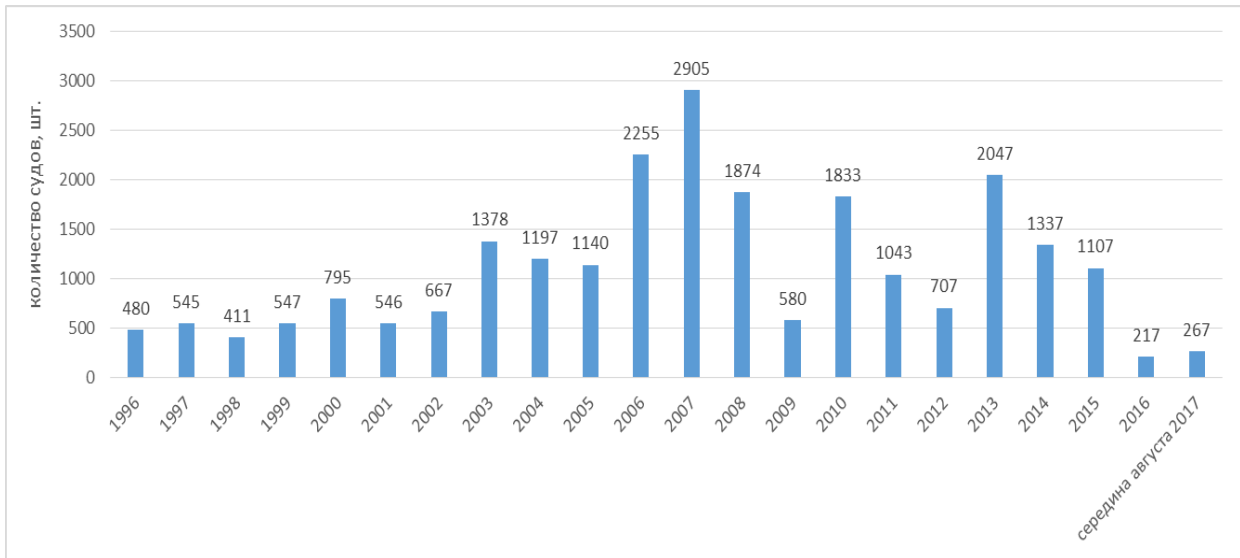
²³ UN comtrade: The International Trade Statistics Yearbook 2016

²⁴ Проходила под эгидой *industriALL Global Union Shipbuilding*

²⁵ <http://www.industriall->

[union.org/sites/default/files/uploads/documents/2017/Netherlands/Shipbuilding/section_2_ig_metall_germany.pdf](http://www.industriall-union.org/sites/default/files/uploads/documents/2017/Netherlands/Shipbuilding/section_2_ig_metall_germany.pdf)

с 2007 годом число активных верфей²⁶ в 2017 году снизилось на 59%. Мы склонны трактовать это в качестве индикатора, подтверждающего сохраняющуюся слабость рынка.



Источник: AgS Monitoring Shipbuilding, со ссылкой на Clarkson

Рис. 3. Количество заказов на строительство новых судов во всем мире (суда с дедвейтом более 20 тыс. тонн)

Довольно подробный анализ сложившегося на рынке негативного тренда был сделан Организацией экономического сотрудничества и развития (ОЭСР). Этой, объединяющей наиболее развитые страны, структурой был подготовлен и представлен в апреле 2017 года доклад *IMBALANCES IN THE SHIPBUILDING INDUSTRY AND ASSESSMENT OF POLICY RESPONSES* (Дисбаланс в судостроительной отрасли и оценка связанных с ним ответных стратегических мер). В документе сделан однозначный вывод, что экономическое и финансовое состояние мировой отрасли судостроения стало неустойчивым. При этом на рынке наблюдается превышение предложения над фактическим спросом на новые суда. Этот избыток авторы доклада измеряют в регистровых тоннах²⁷. А рассчитывают его путем вычитания фактической потребности в новой технике из суммарного регистрового тоннажа тех кораблей, строительство которых было завершено в рассматриваемый период. Суммарная потребность, в свою очередь, оценивается путем сложения потребностей, обусловленных объемами мировой морской торговли и потребностей замещающего спроса на выбывающую из эксплуатации технику.

По мнению авторов доклада, расхождение между выпуском новых кораблей и фактической потребностью мировой морской торговли стало заметно увеличиваться начиная с 2009 года. И если в 2009 году специалисты ОЭСР оценивали это расхождение в 77,4 млн регистровых тонн в пользу выпуска новой техники, то в 2015 году эта разница уже выросла до 307 млн регистровых тонн.

²⁶ Активная верфь – та, на которой ведется работа хотя бы над одним судном.

²⁷ См. Приложение.

Избыток предложения при этом наблюдается в каждой из трех доминирующих в структуре производства групп судов: балкерах, нефтяных танкерах и контейнеровозах. В соответствии с данными подготовленного под эгидой Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) отчета «Обзор морского транспорта, 2017 год», на долю трех перечисленных групп судов по итогам 2016 года пришлось около 80% суммарного объема регистровых тонн новых кораблей, поставленных заказчиком. Подобное соотношение является устойчивым для текущей конфигурации рынка рассматриваемой нами продукции. Это хорошо видно из данных, представленных в таблице 8, где отражена информация не только за 2016-й, но и за 2014–2015 годы.

Таблица 8. Поставлено заказчикам новых судов всего в мире по основным типам судов, регистровых тонн, брутто

	Объем поставок, регистровых тон			Прирост/снижение	
	2014	2015	2016	2015/ 2014	2016/2015
Балкеры	26 719	26 760	25 934	0%	-3%
Нефтяные танкеры	9 034	8 970	16 918	-1%	89%
Контейнеровозы	16 039	16 135	9 464	1%	-41%
Суда для сжиженных газов	4 328	4 227	6 302	-2%	49%
Суда снабжения морских платформ	3 206	3 391	2 146	6%	-37%
Танкеры для химических продуктов	543	644	1 472	19%	129%
Паромы и пассажирские суда	892	926	1 437	4%	55%
Суда для генеральных грузов	1 485	1 614	1 138	9%	-29%
Другие суда	1 415	1 470	1 445	4%	-2%
Итого	63 662	64 137	66 257	1%	3%

Источник: ЮНКТАД

Перечисленные группы судов доминируют и в текущей конфигурации мирового флота. Так, по состоянию на начало 2017 года совокупная доля нефтяных танкеров, балкеров и контейнеровозов в суммарном дедвейте мирового флота составила около 85%.

Таблица 9. Структура мирового флота по основным типам судов, тыс. тонн дедвейта, по состоянию на 1 января каждого года

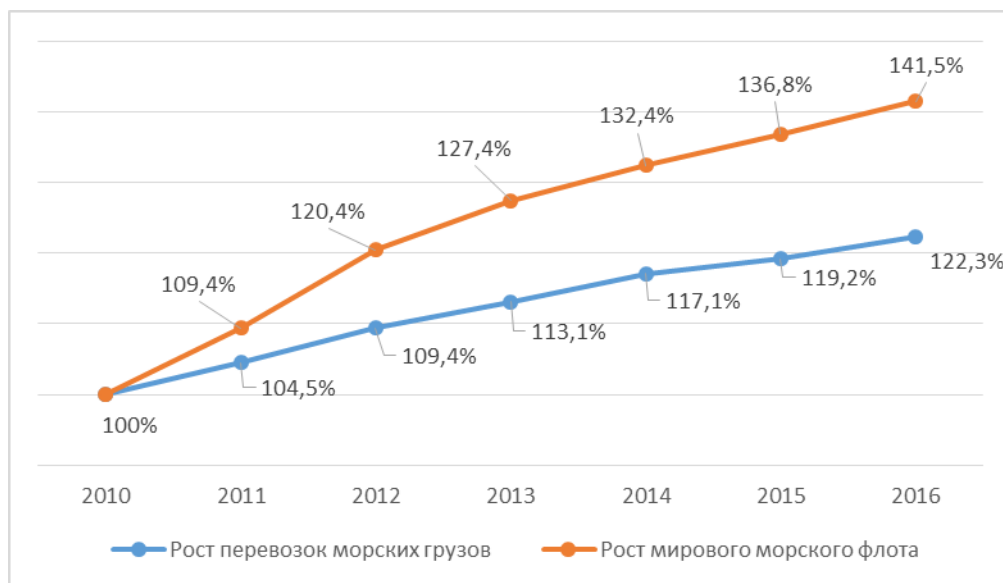
	2014	2015	2016	2017
Балкеры	728 322	761 776	779 289	796 581
Нефтяные танкеры	482 447	488 308	505 736	534 855
Контейнеровозы	215 880	228 224	244 339	245 609
Прочие типы судов:	185 306	193 457	200 923	209 984
Суда снабжения морских платформ	69 513	72 606	75 696	77 490
Суда для генеральных грузов	77 507	74 158	74 992	74 823
Суда для сжиженных газов	46 335	49 669	54 530	59 819
Танкеры для химических продуктов	41 688	42 467	41 295	43 225
Паромы и пассажирские суда	5 531	5 640	5 757	5 896

	2014	2015	2016	2017
Другие суда/суда, по которым нет данных	22 241	23 075	23 645	23 554
Итого, мировой флот	1 689 462	1 745 922	1 805 279	1 861 852

Источник: ЮНКТАД

Текущая структура мирового флота соответствует конфигурации глобальных морских перевозок, где доминирует транспортировка нефти, железной руды, угля, зерна и контейнеров. Соответственно, и потребность в морских перевозках грузов является одним из наиболее важных факторов, оказывающих непосредственное влияние на состояние отрасли и рынка судостроения.

Если же мы, взяв за базу 2010 год, проследим дальнейшую динамику мировых морских перевозок в сопоставлении с динамикой суммарного тоннажа глобального флота, то увидим, что темпы роста тоннажа флота значительно превышают увеличение морских перевозок.



Источник: ЮНКТАД

Рис. 4. Сопоставление роста мирового флота (% на основе тыс. тонн дедвейта) с ростом международных морских перевозок (% на основе млн погруженных тонн)

Таким образом, мы можем сделать вывод, что объем работы, приходящийся на единицу флота, снизился. А значит, и потребность в дополнительных судах сократилась.

К тому же существует еще одна тенденция, которая уменьшает спрос на строительство новых судов. Речь идет о том, что неуклонно растет средний тоннаж строящихся кораблей. Для этого существуют легко объяснимые экономические причины. Так, например, чем больше по размерам перевозимый навалочные грузы балкер, тем меньше может быть фрахтовая ставка на перевозку груза. При этом мы должны понимать, что для нефти, а особенно для руды и других дешевых навалочных грузов снижение транспортных расходов очень важно: до 50% рыночной стоимости этих грузов составляют расходы на перевозку. Вследствие этого в конкурентной борьбе за груз

преимущество всегда принадлежит более крупным судам²⁸. Аналогичная логика работает и в контейнерном судоходстве²⁹. Кстати, о тенденции увеличения размеров судов-контейнеровозов говорилось в подготовленной еще в 2013 году Записке секретариата ЮНКТАД «Последние веяния и тенденции в международных морских перевозках, затрагивающие торговлю развивающихся стран»³⁰. Лишним подтверждением этой, характерной для всего мира тенденции является и российская статистика. В частности, одним из итогов работы отечественной отрасли судостроения в 2017 году стало увеличение среднего размера строящихся судов гражданского назначения. Об этом, со ссылкой на исследовательское агентство INFOLine, в январе 2018 года писало издание РБК³¹.

Таким образом, мы видим, что сегодня больший тоннаж достигается постройкой меньшего числа судов, чем, допустим, двадцать лет назад. В сочетании с опережающими по отношению к потребностям в международных морских перевозках темпами роста флота, этот фактор усиливает снижение спроса на постройку новых судов. Наиболее наглядно это видно в произошедшем сокращении числа активных верфей, о чем нами говорилось выше.

Переходя к описанию структуры мировой отрасли судостроения, мы должны сразу указать на то, что основной объем производства сосредоточен в Азии. На сегодняшний день имеется три страны, которые являются бесспорными лидерами отрасли: Китай, Япония и Южная Корея. Ближайший «преследователь» тройки лидеров – Филиппины – отстает от них по объему производства более чем в 10 раз. Как отмечают эксперты, основным конкурентным преимуществом азиатских производителей являются низкие цены, которые удерживаются за счет обеспечения большой поточности производства и эффекта масштаба³².

В целом же, если опираться на такой базис оценки, как объем поставки новых судов в регистровых тоннах брутто, то совокупная доля перечисленных выше трех стран-лидеров составила по итогам 2016 года около 92%. Как видно из представленных в таблице 10 и рисунке 5 данных, эту же долю упомянутые страны занимали и в 2014–2015 годах.

Таблица 10. Поставлено новых судов всего в мире по основным странам-производителям, регистровых тонн, брутто

	2014	2015	2016
Китай	22 851	23 140	22 179
Япония	13 392	13 375	13 349
Республика Корея	21 872	21 971	25 266
Филиппины	1 865	1 865	1 168
Остальные страны мира	3 682	3 787	4 295
Итого	63 662	64 138	66 257

Источник: ЮНКТАД

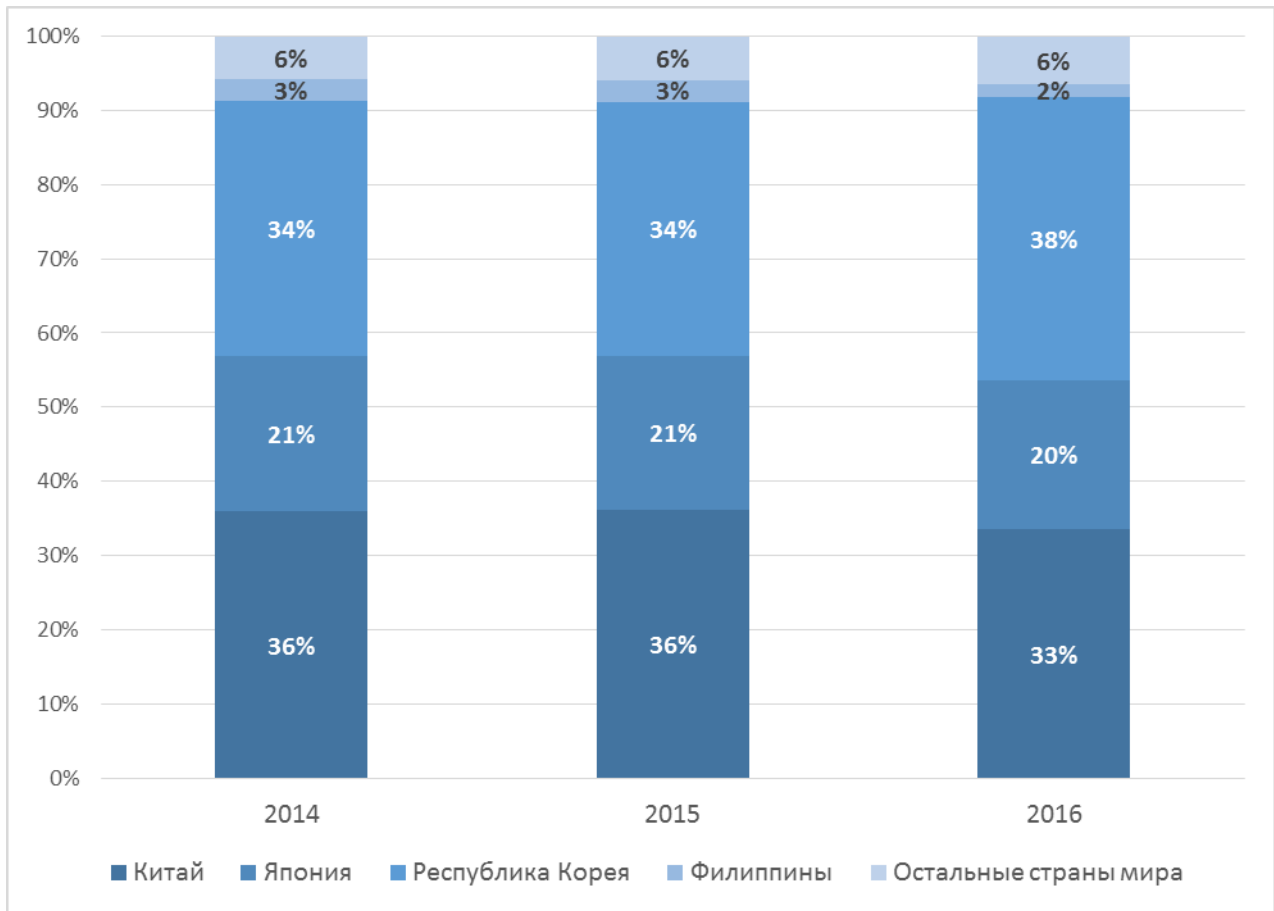
²⁸ <http://seaships.ru/smallsea.htm>

²⁹ Щербина В.В. Причины увеличения размеров судов в контейнерном судоходстве. <http://be5.biz/ekonomika1/r2009/1397.htm>

³⁰ http://unctad.org/meetings/en/SessionalDocuments/cid30_ru.pdf

³¹ <https://marketing.rbc.ru/articles/10139/>

³² <http://www.ar2015.oaook.ru/ru/market-situation/civil-shipbuilding/>



Источник: ЮНКТАД

Рис. 5. Доля поставок новых судов всего в мире по основным странам-производителям, в % на основе регистровых тонн, брутто

Среди прочих стран более-менее значительными поставками судов отличаются Румыния, Вьетнам, Италия, Германия, США. В отдельных сегментах рынка заметную долю имеют Норвегия и Финляндия³³.

Если же мы сопоставим поставки новых судов в разрезе их основных типов с ключевыми странами-производителями, то ожидаемо обнаружим, что основной объем доминирующих типов судов (танкеров, балкеров и контейнеровозов) приходится как раз на Китай, Японию и Южную Корею. При этом обращает на себя внимание тот факт, что лидер 2016 года – Южная Корея – доминировала в поставках нефтеналивных контейнеров и судов для сжиженных газов, заняв долю более 50% от суммарного объема мировых поставок перечисленных типов судов. Китай же и Япония были безусловными лидерами в поставках балкеров.

³³ <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=89493>

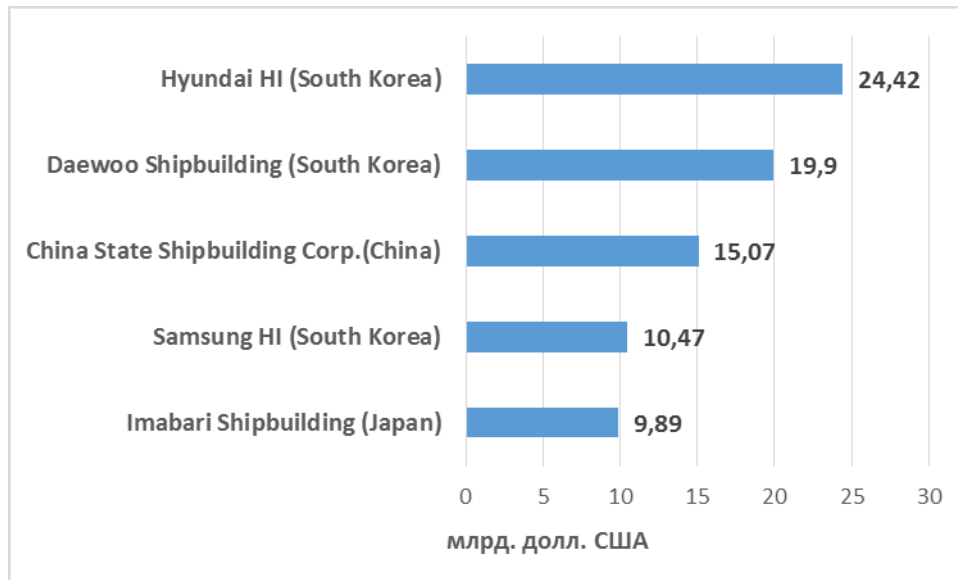
Таблица 11. Поставлено новых судов всего в мире по основным типам судов в разрезе основных стран-производителей в 2016 году, регистровых тонн, брутто

	Китай	Япония	Республика Корея	Филиппины	Остальные страны мира	Все страны мира
Нефтяные танкеры	4 407	1 094	10 500		917	16 918
Балкеры	12 346	9 418	2 940	691	540	25 934
Суда для генеральных грузов	764	205			169	1 138
Контейнеровозы	2 231	599	5 541	397	695	9 464
Суда для сжиженных газов	553	759	4 887	78	24	6 302
Танкеры для химических продуктов	561	566	306		39	1 472
Суда снабжения морских платформ	651	204	603	2	686	2 146
Паромы и пассажирские суда	105	184			1 148	1 437
Другие суда	561	319	490		76	1 445
Итого	22 179	13 349	25 266	1 168	4 295	66 257

Источник: ЮНКТАД

Важно отметить, что существует сегмент рынка, где доминирование азиатских стран не столь ощутимо. Это паромы и пассажирские суда. В частности, в сегменте пассажирских лайнеров признанными лидерами являются норвежские и финские верфи. Однако азиатские производители активно осваивают и это направление. Так, в итоговом отчете Объединенной судостроительной корпорации за 2015 год отмечалось, что в тот год заказ на постройку круизного лайнера для компании AIDA Cruises получила японская компания Mitsubishi Heavy Industries. При этом за год до того Mitsubishi Heavy Industries получила заказ на постройку двух круизных лайнеров для крупнейшей круизной корпорации Carnival Corporation.

Исходя из представленной выше информации, логичным и закономерным выглядит и тот факт, что крупнейшими на сегодняшний день судостроительными компаниями являются азиатские предприятия. В соответствии с данными портала Statistica.com, по состоянию на март 2016 года самый большой в денежном выражении объем заказов на постройку новых судов имелся у корейской компании Hyundai Heavy Industries. На втором месте оказалась также корейская компания Daewoo Shipbuilding. Третью строчку заняла китайская корпорация China State Shipbuilding. На четвертом и пятом местах в ТОП-5 компаний также расположились азиатские производители.



Источник: Statistica.com

Рис. 6. ТОП-5 судостроительных компаний в мире по объему заказов, по состоянию на март 2016 года, млрд долл. США

В соответствии с доступными на момент написания обзора оперативными данными об итогах работы мирового судостроительного комплекса в 2017 году, в настоящий момент на лидирующие позиции вернулся Китай. Об этом, в частности, сообщил со ссылкой на Clarkson Research Services специализированный отраслевой портал hellenicshippingnews.com³⁴.

В отечественных СМИ вопрос текущего лидерства Китая освещался изданием «Ведомости», опубликовавшим 26 декабря 2017 года статью «Китай намерен стать лидером мирового рынка морских перевозок»³⁵. В этом материале российское издание дает важную информацию о том, что достигнутый китайской отраслью результат стал возможен лишь в условиях всесторонней поддержки государства. Так, например, «Ведомости» пишут, что на строительство, покупку и аренду судов внутри страны китайскими банками в 2017 году было выделено судовладельцам 20 млрд долл. США, что на 33% превысило результат 2016 года. Для сравнения, в 2008 году выделенная на те же цели сумма исчислялась лишь несколькими миллионами долларов.

Вторым ключевым инструментом стимулирования развития отрасли в Китае был назван лизинг. В соответствии с данными издания, трем крупнейшим лизинговым компаниям Китая – ICBC Financial Leasing, Minsheng Financial Leasing и Bank of Communications Financial Leasing – в настоящее время принадлежит более 800 судов стоимостью 23,6 млрд долл. США. При этом стоимость флота одной только компании ICBC выросла с 600 млн долл. США в 2009 году до 10 млрд долл. США в 2017 году. В СМИ занятые лизингом китайские финансовые структуры напрямую называют госбанками³⁶, подразумевая в основном то, что их деятельность жестко регламентируется государством. А основной целью их деятельности является не посредничество,

³⁴ <http://www.hellenicshippingnews.com/china-leads-in-global-shipbuilding-industry-in-2017/>

³⁵ <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2017/12/26/746523-kitai-nameren>

³⁶ <http://www.ato.ru/content/kitayskiy-gosbank-zakazal-30-samoletov-s919>

а продвижение продукции китайского производства³⁷. Таким образом, мы видим, что в условиях ослабления мирового рынка Китай занят тем, что стимулирует внутренний спрос.

Самыми крупными по итогам 2016 года импортерами судостроительной продукции в мире, согласно данным UN Comtrade, стали такие страны, как Индия (10% от суммарного объема импорта в стоимостном выражении), Норвегия (5,3%), Германия (5,1%). Заметную долю имели также Великобритания, Греция и Польша. В десятку крупнейших импортеров судостроительной продукции вошла и Россия, с долей в 3,6% от суммарного мирового импорта.

Переходя к господствующим в отрасли качественным или техническим трендам, мы должны будем согласиться с экспертами портала go-maritime.net³⁸ и выделить три основных тенденции. Во-первых, это постоянный рост размера судов. О его причинах мы говорили выше. Во-вторых, это тенденция на все большую специализацию судов, когда новое судно создается исключительно под какой-то отдельный вид груза. В принципе экспертами отмечается, что тренд на специализацию наблюдается в современном мировом судостроении начиная со второй половины XX века³⁹. Сохраняется он и сегодня. Ну и в-третьих, отрасль отличается все большей ориентацией на т.н. зеленые технологии, подразумевающие планомерное снижение вреда от создания и эксплуатации техники на окружающую среду. Одним из примеров рассматриваемой тенденции можно назвать рост производства судов, работающих на газомоторном топливе. Согласно сведениям портала korabley.net, в настоящее время самым популярным среди судостроителей является двухтопливный двигатель, работающий как на сжиженном природном газе, так и на дизельном топливе. Подобные силовые агрегаты на сегодняшний день очень популярны. В 2016 году в мире было сдано в эксплуатацию более 100 судов различного типа, оснащенных подобным двигателем⁴⁰.

Также экспертами выделяются несколько достижений современного научно-технического прогресса, которые могут в значительной степени повлиять на будущее состояние отрасли судостроения. Первой из них называют все более расширяющиеся возможности 3-D печати. Помимо очевидных преимуществ этой технологии при моделировании новых кораблей, эксперты ожидают, что 3-D печать поможет создавать точные копии для замены изношенных и поврежденных элементов судна или их частей. Другой тенденцией называют расширяющуюся роботизацию производства. Уже давно роботы используются при сварочных работах на строящихся судах. И их применение на судостроительных вервях все больше расширяется. Роботы заняты подготовкой поверхностей и их покраской, перемещением тяжелых грузов и чисткой труб. Уже в настоящее время 68% производственного процесса постройки судна на южнокорейской верфи Geoje Shipyard выполняется при помощи роботизированной техники⁴¹. Ожидается, что в дальнейшем, по мере роста возможностей искусственного интеллекта и цифровых систем, роль роботов в производстве судов будет возрастать все больше. Еще одним направлением развития современного судостроения экспертами называется создание т.н. безбалластных судов. Суть

³⁷ <https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2018/03/02/752550-kitaiskii-opit-lizinge>

³⁸ <http://go-maritime.net/european-maritime-industry/future-trends/Future-trends.php>

³⁹ <http://poznayka.org/s25047t1.html>

⁴⁰ http://korabley.net/news/sudostroenie_2016_goda_itogi/2016-12-30-1826

⁴¹ <https://www.marineinsight.com/future-shipping/shipbuilding-technologies/>

новшества состоит в том, что таким судам не будут нужны балластные воды, потребность в периодическом сбросе которых несет в себе потенциал целого ряда экологических проблем.

Перспективу дальнейшего развития несет в себе и концепция создания судов, использующих для своей работы альтернативные источники энергии, такие как солнце и ветер. Одним из наиболее ярких примеров реализации такого подхода является катамаран Turanor PlanetSolar («Солнечная планета») – спущенное на воду в 2010 году судно, работающее на солнечных батареях⁴². Ожидается, что уже в ближайшем будущем установками, извлекающими энергию из солнечного света и ветра, вновь строящиеся суда будут оснащаться даже в том случае, если основным источником энергии у них по-прежнему будет традиционное топливо. Очевидно, что такое решение позволит сократить потребность корабля в углеводородах.

Также требует отражения и тенденция все более широкого распространения композитных материалов. С точки зрения потенциала использования в судостроении специалистами в первую очередь выделяется такой материал, как Вискурарег – тонкий лист, сделанный из углеродных нанотрубок. Этот легкий, но необычайно прочный материал еще и лишен такого недостатка железа, как коррозия. Уже сейчас проводятся исследования по возможности использования Вискурарег в авиации. И эксперты ожидают, что в скором времени аналогичные работы начнутся и в судостроении.

Еще одна перспективная технология, о которой мы считаем нужным упомянуть в нашем обзоре – интегрированная электрическая тяга (the integrated electric propulsion). Основной смысл этой технологии состоит в том, что работа газовых турбин или дизеля корабля не обеспечивает вращение ротора, а преобразуется в электроэнергию, потребляемую электромоторами судна, с помощью которых уже и осуществляется движение судна. Таким образом, механическая трансмиссия заменяется на электрическую. Преимущества использования этой технологии состоят в большей конструктивной свободе размещения двигателя, сокращении уровня шумов корабля, уменьшении веса судна.

По имеющейся у нас информации, новые военные корабли такого класса, как HMS Queen Elizabeth of Royal Navy⁴³, а также эсминцы класса Zumwalt ВМС США, будут использовать интегрированную электрическую тягу.

ОБЩИЕ ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ:

Сегодняшнее состояние мирового рынка судостроения можно охарактеризовать как уже достаточно долго продолжающийся спад. Наилучшим образом такую оценку иллюстрирует произошедшее за последние десять лет более чем двукратное сокращение числа активных верфей. При этом до последнего времени темпы роста производства новых судов (в пересчете на их грузоподъемность) превышали темпы роста международных морских перевозок. Очевидно, что это лишь усугубило и так имевшиеся в отрасли кризисные тенденции.

В настоящее время в мировом судостроении доминируют азиатские производители: Китай, Южная Корея и Япония. Совокупная доля трех перечисленных стран на рынке гражданских

⁴² http://zonwar.ru/news3/news_495_PlanetSolar.html

⁴³ <https://www.royalnavy.mod.uk/queenelizabeth>

судов стабильно превышает 90%. И есть все основания для утверждения, что озвученное соотношение сохранится как минимум в среднесрочной перспективе.

Пример ставшего лидером рынка по итогам 2017 года Китая показывает, что сейчас основным источником роста для отрасли какой-либо отдельной страны может стать развитие внутреннего спроса.

Важным, требующим обязательного отражения моментом является то, что в отрасли наблюдается ускорение научно-технического перевооружения. Его основными направлениями являются создание кораблей все большего размера и грузоподъемности, их специализация под отдельные виды груза, а также ориентация на снижение вреда от строительства и эксплуатации судна на окружающую среду.

Современные технологии удешевляют и, главное, ускоряют производство корабля, что еще больше повышает значимость обладания этими технологиями, с точки зрения конкурентоспособности на мировом рынке.

3. ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА В ОТНОШЕНИИ ОТРАСЛИ СУДОСТРОЕНИЯ

Мы считаем наиболее целесообразным начать описание приоритетов и механизмов современной политики российского государства в отношении отечественной отрасли судостроения с 2006 года. Именно в этот год появилась концепция создания объединенной судостроительной корпорации – производственной структуры, призванной объединить все подконтрольные государству профильные активы. Впоследствии именно это решение и определило ту конфигурацию, которую приобрела рассматриваемая нами отрасль в настоящее время. Также в 2006 году была начата работа над «Стратегией развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу» (далее – Стратегия), в которой, кстати, в качестве одной из целей и предусматривалось учреждение единой государственной корпорации в сфере судостроения.

Оба упомянутых начинания были реализованы в 2007 году. Сначала, в марте 2007 года, вышел Указ Президента РФ об образовании ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК)⁴⁴. Затем, в сентябре 2007 года, соответствующим приказом Минпромторга РФ была утверждена Стратегия развития российского судостроения. И той же осенью, 14 ноября 2007 года, ОСК была уже официально зарегистрирована в качестве начавшего деятельность предприятия.

В Указе Президента о создании объединенной судостроительной корпорации РФ были названы основные цели ее образования: сохранение и развитие научно-производственного потенциала оборонно-промышленного комплекса, обеспечение безопасности и обороноспособности государства, концентрация интеллектуальных, производственных и финансовых ресурсов при реализации проектов строительства кораблей и подводных лодок для военно-морского флота, а также развитие гражданского судостроения, освоение континентального шельфа и мирового рынка морских перевозок⁴⁵. Сама же корпорация должна была строиться как структура, включающая три региональных субхолдинга: Северный центр судостроения и судоремонта (Северодвинск), Западный центр судостроения (Санкт-Петербург и Калининград), Дальневосточный центр судостроения и судоремонта (Владивосток). В состав корпорации предусматривался вход как производственных, так и научно-исследовательских организаций. В результате консолидации под ее началом должен быть сосредоточен практически весь объем производства военных судов и большая часть производства гражданских судов. Тем самым чуть ли не вся отрасль была поставлена фактически под прямое управление со стороны государства.

Сразу нужно сказать, что о целесообразности консолидации судостроительных активов, как вначале, так и впоследствии, экспертами высказывались разные мнения. В качестве одного из положительных моментов создания объединенной корпорации указывалось то, что ее образование означает «возникновение единого центра, способного лоббировать интересы судостроителей в их диалоге с государственными органами и иностранными партнерами, проводить централизованную маркетинговую и инвестиционную политику»⁴⁶. С другой стороны, в

⁴⁴ Указ Президента Российской Федерации №394 от 21 марта 2007 г.

⁴⁵ <http://www.kremlin.ru/acts/bank/25217>

⁴⁶ <http://www.oborona.ru/includes/periodics/navy/2012/0724/13528812/detail.shtml>

качестве негативных факторов назывались «бессистемная консолидация активов»⁴⁷, последствия которой могут состоять в нарушении механизмов естественной рыночной конкуренции и снижении эффективности работы отрасли, а также неэффективное расходование бюджетных средств⁴⁸.

Однако необходимо учитывать, что создание ОСК стало лишь одним из элементов задуманного преобразования отечественной отрасли судостроения. При этом выработанные планы модификации российского судостроительного комплекса опирались на имевшиеся на тот момент у руководства страны оценки состояния мировой экономики и уровня международных отношений.

Озвученный тезис хорошо иллюстрирует текст принятой в 2007 году Стратегии развития отрасли.

Во-первых, из текста упомянутого документа сразу следует приоритет для отечественного судостроения потребностей оборонного комплекса страны. Отчасти это объясняет задуманную консолидацию активов, которая, по крайней мере, в теории, должна была облегчить и ускорить решение поставленной государством задачи достижения заданного уровня обороноспособности страны (по тем параметрам, которые были на тот момент определены для Военно-морского флота РФ). При этом строительство военных судов должно было также стать основным драйвером роста экспорта. Помощь в реализации этой амбициозной цели должно было оказать расширение военно-технического сотрудничества России с прочими государствами. В частности, Стратегией предусматривалось «совместное с зарубежными странами создание военно-морской техники для третьих стран (Франция, Италия, Индия и др.)».

Во-вторых, уже в относящейся к развитию гражданского судостроения части особое внимание уделялось вопросу постройки судов для ледового плавания, а также специальной морской техники для освоения месторождений нефти и газа на Арктическом шельфе. В то же время Стратегия декларировала, что российской отрасли требуется «ликвидация критического научно-технического отставания от промышленно развитых стран мира». И в области гражданского судостроения предполагалась широкая кооперация с зарубежными компаниями (Shell, BP и др.) по созданию средств освоения шельфа на Севере и Дальнем Востоке России. Базисом спроса для массовой постройки судов ледового плавания была названа необходимость растущей потребности в «вывозе нефти и газа из Северного и Дальневосточного регионов». Что же касается наиболее массовых и востребованных на мировом рынке типах судов, то Стратегия утверждала, что «основными поставщиками гражданских судов (танкера, балкеры, контейнеровозы и универсальные сухогрузы) являются и будут оставаться Япония, Корея, Китай».

Тем самым мы видим, что ставка в подготовленном правительством документе делалась на развитие военного экспорта и создание флота, обеспечивающего добычу и транспортировку углеводородов Арктического шельфа.

На сегодняшний день говорить об эффективности реализации (особенно в части гражданского судостроения) озвученной Стратегии мы считаем нецелесообразным, поскольку за 10 лет, истекшие с ее разработки и принятия, качественно изменились ее базовые предпосылки,

⁴⁷ <http://rossiyanavsegda.ru/read/1440/>

⁴⁸ <http://www.profile.ru/economics/item/118555-zatonuvshie-milliardy>

опирающиеся в первую очередь на внешние по отношению к российской экономике условия. А именно, существенно изменились внешнеполитическая обстановка и конъюнктура мирового рынка углеводородов.

Тем не менее, как мы уже сказали, современная картина отрасли во многом стала следствием реализации Стратегии. Следовательно, необходимо проследить ретроспективу проходивших в отрасли со времени принятия Стратегии преобразований и активностей государства.

И первой из последовавших за принятием в 2007 году Стратегии развития отрасли и созданием ОСК мер, стало утверждение Правительством РФ Федеральной целевой программы «Развитие гражданской морской техники» на 2009–2016 гг. (далее – Программа).

Целью Программы было названо «развитие отечественного научно-технического и проектного потенциала и создание условий для выпуска конкурентоспособной гражданской морской техники, обеспечивающих принципиальное изменение стратегической конкурентной позиции гражданского судостроения России и завоевание к 2016 году значительной доли мирового рынка продаж».

В рамках озвученной цели были прописаны следующие задачи:

- создание опережающего научного задела и технологий для разработки перспективной гражданской морской техники, а также проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, направленных на повышение конкурентоспособности гражданской продукции судостроения;
- строительство, реконструкция и техническое перевооружение научно-экспериментальной и стендовой базы для сохранения и укрепления потенциала отрасли в целях проведения фундаментальных и прикладных исследований, связанных с разработкой новой гражданской морской техники;
- совершенствование кооперации, развитие унификации, диверсификации, сертификации и систем обеспечения качества продукции.

По мнению авторов Программы, основными итогами ее полного выполнения должны были стать следующие результаты: разработка комплексных социально-экономических проектов морских платформ для освоения эффективности месторождений нефти и газа на Арктическом шельфе, газовозов и крупнотоннажных танкеров ледового плавания, мощных арктических ледоколов нового поколения и других объектов морской техники. Помимо этого, предполагалось создание научно-технических предпосылок для производства конкурентоспособных высокоэкономичных судов и плавсредств гражданского назначения для морского, речного, рыбопромыслового флота и отраслей, осуществляющих добычу минеральных, биологических и энергетических ресурсов Мирового океана. Параллельно должны были быть решены задачи снижения зависимости от импорта судового комплектующего оборудования путем создания новых отечественных технологий в сфере судового машиностроения и приборостроения, а также сокращения общего научно-технического и технологического отставания России от передовых стран.

Реализация Программы предусматривалась в 2 этапа.

Первый этап (2009–2011 годы) предполагал разработку первоочередных проектов, базирующихся на уже имевшемся на тот момент научно-техническом заделе, и выполнение работ по модернизации и развитию опытно-конструкторской и научно-экспериментальной базы судостроительной промышленности.

Второй этап (2012–2016 годы) включал в себя завершение основных работ по модернизации и развитию опытно-конструкторской и научно-экспериментальной базы судостроительной промышленности, а также выполнение проектов по созданию перспективных научно-технических решений и технологий, реализуемых при создании гражданской морской техники нового поколения.

Общий объем финансирования мероприятий Программы озвучивался в объеме 136 384 млн руб. (в ценах соответствующих лет). Около 66% расходов, предусмотренных на реализацию Программы, – средства федерального бюджета, остальные расходы предполагалось осуществить за счет внебюджетных средств.

После принятия описанной Программы произошло утверждение комплексного плана действий по реализации Стратегии развития отрасли⁴⁹.

План действий содержал широкий перечень мероприятий, объединенных в семь укрупненных групп. Первая группа мероприятий была озаглавлена «Модернизация, техническое перевооружение и развитие научно-исследовательской, опытно-конструкторской и производственно-технологической базы отрасли». Ответственными за реализацию этой части были прописаны совместно Минпромторг и Минобороны РФ. Далее прописывался комплекс мероприятий «Инновационные проекты и создание научно-технического задела на дальнейшую перспективу», основной частью которого была помощь в реализации «инновационных проектов по созданию новых производственных мощностей для крупнотоннажного судостроения». Третья группа мероприятий включила в себя «Организационно-структурные преобразования и оптимизацию потенциала отрасли». Тут, наряду с Минпромторгом, ответственным за исполнения стала вновь образованная ОСК, задачей которой должна была стать консолидация и интеграция отрасли. Оставшиеся группы мероприятий затрагивали вопросы развития кадрового потенциала судостроения, законодательного и нормативно-правового обеспечения запланированных преобразований отрасли, мониторинга проводимых мероприятий. Пожалуй, отдельно следует выделить группу мер по расширению присутствия России на мировом судостроительном рынке. Здесь соответственной Минпромторгу, как и в первой группе мероприятий, назначалось Министерство обороны. А акцент выразительно ставился на экспорт военно-морской техники⁵⁰.

Решая задачу стимулирования гражданского судостроения, правительство в мае 2008 года приняло постановление о предоставлении субсидий российским транспортным компаниям и пароходствам на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам⁵¹. В принятом постановлении был определен порядок предоставления субсидий российским транспортным

⁴⁹ Приказ Министерства промышленности и торговли РФ от 29 августа 2008 г. № 112 «Об утверждении комплексного плана действий по реализации Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу».

⁵⁰ <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/6293013/>

⁵¹ <https://gisp.gov.ru/support-measures/list/6476169/>

компаниям и парокходствам на возмещение за счет средств федерального бюджета части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в 2008–2010 годах в российских кредитных организациях на срок до 5 лет на закупку гражданских судов, изготовленных на российских верфях, а также лизинговых платежей по договорам лизинга, заключенным в 2008–2010 годах с российскими лизинговыми компаниями на приобретение гражданских судов, изготовленных на российских верфях⁵².

Однако, как мы уже знаем, начиная со второй половины 2008 года российская экономика вслед за мировой вошла в фазу острого кризиса, что не могло не сказаться на реализации выработанных до того в отношении отечественного судостроительного комплекса планов.

В частности, уже в декабре 2008 года вышло постановление правительства⁵³, в котором были увеличены суммы бюджетного финансирования Федеральной целевой программы «Развитие гражданской морской техники». Так, например, если объем финансирования на 2009 год изначально предполагал выделение из бюджета 3524,15 млн руб.⁵⁴, то в новой редакции сумма была увеличена до 4189 млн руб.⁵⁵.

При этом экспертами было отмечено, что в 2008 году наблюдалась нехватка финансирования объектов военно-морской техники, строительство которых осуществлялось в рамках государственного оборонного заказа (ГОЗ). В результате планируемые сроки их завершения были увеличены⁵⁶. Сложности с выполнением ГОЗ продолжились и далее. В 2010 году описываемая проблема обострилась еще больше. Со стороны Минобороны это выразилось в росте числа прокламаций к предприятиям, касающихся качества поставляемой ими продукции. Исполнители заказа, в свою очередь, жаловались на задержки финансирования.

Отдельно следует сказать о конфронтации, которая возникла между Министерством обороны и ОСК. Внешне конфликт выразился в том, что со стороны корпорации в июле 2010 года в ФАС была подана жалоба на Минобороны о том, что военное министерство без объявления конкурса начало переговоры о покупке четырех французских вертолетоносцев Mistral для ВМФ России⁵⁷. Однако уже в конце октября 2010 года ОСК подверглась резкой критики со стороны Генпрокуратуры. И этот факт экспертами однозначно связывался с тем конфликтом, который возник вокруг закупки Министерством обороны вертолетоносцев французского производства⁵⁸.

При этом также в 2010 году было проведено контрольное мероприятие Счетной палаты РФ «Проверка целевого и эффективного использования средств федерального бюджета, выделенных для развития отечественного судостроения в 2008–2010 годах». Отчет об этом мероприятии был заслушан и утвержден Коллегией Счетной палатой 26 ноября 2010 года. Официальная публикация отчета состоялась в апреле 2011 года⁵⁹. Также в апреле 2011 года состоялось заседание Комиссии

⁵² <http://www.zakonprost.ru/content/base/part/568418>

⁵³ Постановление Правительства РФ от 24.12.2008 N 1010 «О внесении изменений в федеральную целевую программу "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы».

⁵⁴ http://www.snto.ru/chto/upload/pdf/GNTP_16.pdf

⁵⁵ <http://legalacts.ru/doc/postanovlenie-pravitelstva-rf-ot-24122008-n-1010/#100008>

⁵⁶ <http://dfnc.ru/arhiv-zhurnalov/c141-2009-3-6/ispolnenie-gosudarstvennogo-oboronnogo-zakaza-rossii-v-2008-godu/>

⁵⁷ <https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2010/07/09/rossijskie-verfi-pozhalovalis-v-fas-na-mistral>

⁵⁸ <https://www.kommersant.ru/doc/1530404>

⁵⁹ http://www.ach.gov.ru/press_center/news/1586?sphrase_id=6963750

Совета Федерации по взаимодействию со Счётной палатой РФ, на котором рассматривались результаты проверки использования средств федерального бюджета, выделенных в 2008–2010 годах на развитие отечественного судостроения⁶⁰. Аудитор Счетной палаты Сергей Рябухин в своем выступлении констатировал низкую эффективность использования бюджетных средств в судостроении, а также недостаточность контроля Минпромторга за использованием в отрасли выделенных в рамках антикризисных мер Правительства РФ средств бюджета. Одним из ключевых выводов отчета Счетной палаты стало то, что основная деятельность отечественных судостроительных заводов остается убыточной из-за отсутствия необходимого количества заказов. Также было отмечено, что имеющиеся производственные мощности на отечественных судостроительных предприятиях являются неконкурентоспособными. Комиссия Совета Федерации также обратила внимание на высокую степень износа основных фондов предприятий отрасли и низкий процент их обновления. В частности, на заседании было сказано, что процент износа основных фондов в отечественном судостроении достигает 50–60% при том, что процент обновления не превышает 11%. Было обращено внимание и на то, что на тот момент отсутствовали заказы на строительство судов гражданской направленности и по проектам «Газпрома» по освоению месторождений морского шельфа — Штокмановского газоконденсатного месторождения, а также газовых месторождений шельфа Карского и Охотского морей. Что же касается ГОЗ, то Комиссия Совета Федерации констатировала, что при определении твердой фиксированной цены на закупки с длительным циклом изготовления (36 месяцев) государственным заказчиком не учитываются факторы удорожания работ, отсутствует механизм изменения цены в результате проведенных доработок проекта строящегося корабля. При этом имеет место несовершенство бюрократических процедур согласования проектов. В качестве примера последнего был приведен случай, когда на расчетном счете ОАО «Центральное конструкторское бюро морской техники "Рубин"» 82 дня без движения находились 43 млн руб., выделенных на инвестиции бюджетных средств. Причиной этого были названы неоправданные ограничения, усложнения и неэффективность процедур оформления электронной подписи.

В целом же Комиссией был сделан вывод, что предусмотренные Стратегией развития судостроительной промышленности на период до 2020 года задачи на 2008–2010 годы достигнуты не были. Однако считаем нужным отметить, что в официальном отчете Счетной палаты указывалось, что в контрольный период произошел секвестр федеральных целевых программ, затрагивающих отрасль судостроения: объемы финансирования мероприятий судостроительного комплекса сократились на 12,4%. И в этих условиях заявленные изначально цели не могли быть достигнуты в принципе⁶¹.

По итогам заседания сенаторы приняли решение обратиться к Правительству РФ с предложением внести изменения в программу по развитию гражданской морской техники до 2016 года, которые предусматривали бы модернизацию производственных фондов судостроительных предприятий. Дополнительно Минпромторгу совместно с Минфином было предложено разработать и представить на утверждение в правительство критерии оценки эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых предприятиям и организациям в рамках господдержки судостроительной отрасли.

⁶⁰ <http://www.council.gov.ru/events/news/17264/>

⁶¹ http://www.ach.gov.ru/activities/bulleten/603/16377/?sphrase_id=6963750

Итоги 2011 года для российской отрасли судостроения также нельзя было назвать удовлетворительными. Это видно из приоритетной с точки зрения принятой Стратегии задачи выполнения ГОЗ. В частности, не был выполнен контракт с заводом «Янтарь» на поставку большого десантного корабля проекта 11711. Дальневосточный завод «Звезда» не выполнил контрактных обязательств по ремонту трех атомных подводных лодок (АПЛ) для ВМФ России⁶².

Как следствие всего перечисленного, к 2012 году стала очевидной необходимость серьезной корректировки всей программы развития отрасли. Что и было сделано путем подготовки нового, призванного определить будущую стратегию развития отрасли судостроения документа – Государственной Программы Российской Федерации «Развитие судостроения на 2013–2030 годы». Проект программы был рассмотрен и одобрен на заседании Правительства Российской Федерации 8 ноября 2012 года. И в декабре того же года она была утверждена⁶³.

В подготовленном Правительством Распоряжении было указано, что программа направлена на реализацию государственной политики по повышению уровня технологического развития российской судостроительной промышленности, её конкурентоспособности на внутреннем и мировом рынках сбыта и определяет развитие этой отрасли промышленности до 2030 года. В качестве приоритетных для программы были названы следующие задачи:

- создание опережающего научно-технического задела и технологий, необходимых для создания перспективной морской и речной техники;
- укрепление и развитие научного, проектно-конструкторского и производственного потенциала отрасли;
- обеспечение безусловного выполнения государственного оборонного заказа и государственной программы вооружения;
- развитие кадрового потенциала судостроительной промышленности и закрепление его на предприятиях отрасли;
- обеспечение эффективности работы отрасли и инвестиционной привлекательности отечественного судостроения, включая достижение уровня передовых стран по качеству судостроительной продукции⁶⁴.

Как видно из приведенных пунктов, в тексте программы нашли отражение те проблемы, которые проявились в предыдущие годы. А именно, сложности с выполнением ГОЗ и недостаточное качество выпускаемой продукции.

В рамках реализации программы развития судостроения было запланировано до 2020 года повысить рост фондоотдачи предприятий судостроения в 1,4 раза по отношению к 2011 году, до 2030 года увеличить объём выпуска гражданской продукции российского судостроения в денежном выражении к 2011 году в 3,2 раза, повысить производительность труда по отношению к 2011 году в 4,5 раза.

⁶² https://vpk.name/news/64420_uzkoe_mesto_gosoboronzakaza.html

⁶³ Распоряжение Правительства РФ от 24 декабря 2012 г. №2514-р.

⁶⁴ <http://government.ru/docs/3349/>

Программа предусматривала три этапа реализации. Первый этап – с 2013 по 2016 год, второй – с 2017 по 2025 год и третий – с 2026 по 2030 год.

Заявленный объём финансирования мероприятий программы составил более 605 млрд руб., из которых более 337 млрд руб. – из федерального бюджета.

Позже, в августе 2013 года, правительством был утвержден план реализации первого этапа программы⁶⁵. Здесь, в виде небольшого отступления от последовательности описания, считаем необходимым отметить, что рассматриваемая нами программа развития судостроения имеет собственную вкладку из нескольких страниц на сайте госпрограмм. И по замыслу этого ресурса, на нем можно отслеживать ход ее реализации. Однако план реализации программы на сайте не представлен⁶⁶.

Возвращаясь к хронологии происходивших в отрасли преобразований, мы должны упомянуть и о том, что в 2013 году серьезные изменения затронули и доминирующий субъект российского судостроения – корпорацию ОСК. В мае 2013 года под председательством Президента РФ состоялось посвященное оценке итогов работы и будущих перспектив ОСК совещание⁶⁷. На нем было озвучено, что результаты компании неудовлетворительны как в сегменте военного, так и гражданского судостроения. В части военного судостроения претензии свелись к задержкам со строительством и вводом в строй новых кораблей и подводных лодок. Что касается гражданского судостроения, то упреки ОСК касались того, что отечественные компании тратят немалые средства на закупку морской техники и судов за рубежом, а не внутри страны. В средствах массовой информации приводились сказанные Президентом РФ по этому поводу слова:

«Большей эффективности ждем от ОСК и в сфере гражданского судостроения. Наши верфи способны создавать конкурентоспособную, востребованную продукцию, и потому считаю недопустимым, когда заказы на морскую технику, суда гражданского флота, которые могут быть произведены в России, без должного основания размещаются на зарубежных верфях. Обращаю ваше внимание. Сегодня портфель заказов наших крупнейших компаний составляет 5 миллиардов долларов – и сколько лет это уже продолжается. 80 процентов примерно от потребностей компаний заказывается за рубежом. Приоритет должен отдаваться отечественным производителям – это неписаное правило, которым руководствуются практически во всех странах»⁶⁸.

По итогам совещания в ОСК произошла смена руководства и было дано поручение разработать стратегию развития судостроительной корпорации, которая учитывала бы решение поднятых вопросов. Документ был подготовлен в короткие сроки: уже в октябре 2013 года произошло

⁶⁵ Распоряжение Правительства РФ от 26 августа 2013 года №1507-р «Об утверждении плана реализации в 2013 году и в плановый период 2014 и 2015 годов государственной программы Российской Федерации «Развитие судостроения на 2013–2030 годы».

⁶⁶ <https://programs.gov.ru/Portal/programs/realizationPlan/20>

⁶⁷ Совещание «О состоянии и перспективах развития ОАО «ОСК» 21 мая 2013 года (г. Сочи).

⁶⁸ <http://www.odnako.org/blogs/voprosi-korablestroeniya-o-prichinah-smeni-glavi-osk-i-zadachah-stoyashchih-pered-korporaciey/>

утверждение Стратегии развития Открытого акционерного общества «Объединенная судостроительная корпорация» на период до 2030 года⁶⁹ (далее – Стратегия).

В качестве основных в утвержденной Стратегии ОСК были названы следующие цели:

- обеспечение безусловного выполнения государственного оборонного заказа и государственной программы вооружения;
- удовлетворение спроса отечественных гражданских заказчиков на уровне до 50% в части постройки морской техники и до 100% в части инжиниринга;
- обеспечение качества и сроков создания морской техники, соответствующих мировому уровню;
- обеспечение конкурентоспособности судов и техники российского производства по техническим и финансовым показателям.

Реализация целей предполагается решением группы комплексных задач:

- оптимизация структуры управления Корпорацией;
- упорядочение и обеспечение прозрачности структуры собственности в Корпорации;
- оптимизация производственной структуры, избавление от непрофильных активов;
- сбалансированное развитие производственных мощностей и увеличение возможностей по созданию морской техники при условии обеспечения их стабильной загрузки в перспективе (для избегания повторения негативного опыта Китая);
- значительное усиление вертикальных и горизонтальных кооперационных связей, в том числе с научными организациями;
- позиционирование Корпорации как головного исполнителя крупных контрактов, а также контрактов, размещаемых за рубежом;
- проведение последовательной кадровой политики, обеспечивающей подготовку, переподготовку и перераспределение специалистов в соответствии с производственными планами предприятий;
- развитие маркетинга, построение системной маркетинговой стратегии.

При этом, учитывая негативные моменты предыдущего опыта работы, в своей Стратегии ОСК подчеркивает наличие целой группы внешних по отношению к ней проблем. Основными среди них были названы систематическое недофинансирование контрактов по ГОЗ и острый дефицит кадров, существующий на всех уровнях, начиная с управленческого уровня и инженеров, до рядовых работников основных судостроительных специальностей: сварщиков, судосборщиков, котельщиков, электромонтажников и др.

Ссылаясь на высокую неопределенность будущих условий работы и защищаясь от возможных последующих упреков, в рамках своей долгосрочной Стратегии ОСК предусмотрела четыре сценария развития — два полярных и два близких к нейтральным:

⁶⁹ Утверждена протоколом заседания Совета директоров от 30 октября 2013 года № 106СД-П.

1. Пессимистический сценарий – низкий уровень государственного финансирования и государственной поддержки, низкий уровень спроса на судостроительную продукцию (решение кадровых проблем здесь влияния не оказывает).
2. Умеренно-пессимистический сценарий – низкий уровень государственного финансирования и государственной поддержки, высокий уровень спроса на судостроительную продукцию и низкий уровень развития кадрового потенциала.
3. Умеренно-оптимистический сценарий – нейтральный уровень государственного финансирования и государственной поддержки, высокий уровень спроса на судостроительную продукцию и средний уровень развития кадрового потенциала.
4. Оптимистический сценарий – высокий уровень государственного финансирования и государственной поддержки, высокий уровень спроса на судостроительную продукцию и высокий уровень развития кадрового потенциала.

Наиболее вероятным был принят третий – умеренно-оптимистический сценарий.

Однако, как мы уже знаем, практически сразу же прогноз не оправдал себя. Расчет на высокий уровень спроса оказался ошибочным. В соответствии с данными подготовленного компанией «Infoline-Аналитика» отчета «Судостроительная промышленность РФ. Итоги 2014 года», в 2014 году на российских верфях всего было построено около 180 крупных кораблей общим тоннажем более 420 тыс. тонн, в то время как в 2013 году было сдано 281 судно тоннажем более 600 тыс. тонн. Количество сданных судов при этом снизилось как в гражданском, так и в военном кораблестроении: за 2014 год крупнейшими верфями России было сдано на 53 крупных гражданских и на 37 военных судов меньше, чем в 2013 году. Причиной произошедшего сокращения стал кризис, который на тот момент в полной мере проявился в российской экономике. Одними из наиболее ярких его внешних проявлений стало произошедшее во второй половине 2014 года резкое снижение ценовой конъюнктуры на мировом рынке нефти и сопровождавшая ее девальвация рубля. Одновременно в качестве негативного для отрасли фактора сыграли изменения во внешнеполитической обстановке: летом 2014 года целым рядом стран в отношении России были введены санкции, подразумевающие экономические ограничения в энергетическом и финансовом секторах, а также в отношении продукции военного назначения. При этом 29 июля 2014 года Минфин США объявил о введении санкций адресно в отношении ОСК⁷⁰.

Ухудшившиеся условия работы как отечественной отрасли судостроения в целом, так и отдельно ее доминирующего субъекта – корпорации ОСК, потребовали внимания государства. В результате уже в октябре 2014 года правительство внесло изменения в федеральную целевую программу «Развитие гражданской морской техники» на 2009–2016 годы⁷¹. Во-первых, в силу изменившихся возможностей российской экономики и бюджета государства, был снижен суммарный объем финансирования программы. Так, если исходный вариант предполагал 136,4 млрд руб., из которых 90,7 млрд руб. – за счет федерального бюджета⁷², то новый вариант предусматривал

⁷⁰ <https://ria.ru/spravka/20151125/1328470681.html>

⁷¹ Постановление Правительства РФ от 8 октября 2014 года №1029 «О внесении изменений в ФЗ "Развитие гражданской морской техники" на 2009–2016 годы».

⁷² <https://rg.ru/2008/03/17/mortex-site-dok.html>

суммарный объем финансирования в размере 127,3 млрд руб., из которых 84,8 млрд руб. – за счет федерального бюджета⁷³. Во-вторых, были снижены ожидания, касающиеся конечных результатов реализации рассматриваемой программы и показателей ее социально-экономической эффективности. В-третьих, учитывая изменившиеся условия доступа к новейшим мировым технологиям в сфере судостроения, были изменены приоритеты в части регламентированных программой научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ. В частности, был увеличен объём финансирования ряда новых поколений композиционных материалов, производственных технологий строительства морской техники (в том числе для создания комплексов крупнотоннажного судостроения), технологий и оборудования электроэнергетических систем для судов различных типов⁷⁴.

В 2015 году условия, в которых находилась российская экономика, не изменились. Это касалось как низкой ценовой конъюнктуры нефти, так и режима санкций. Адаптироваться к упомянутым негативным факторам не удалось и отечественному судостроению, в котором продолжилось сокращение объемов производства. По данным Infoline-Аналитика, количество гражданских судов и военных кораблей, сданных отечественными верфями, упало по сравнению с 2014 годом на 23%, до 182 штук. Общий тоннаж построенных в России судов по итогам года сократился на 54% и составил около 200 тыс. тонн⁷⁵. Однако снижение объемов производства в большей степени затронуло гражданское судостроение. Так, если суммарный тоннаж выпущенных в 2015 году гражданских судов сократился на 63%, то снижение аналогичного показателя в военном сегменте составило лишь 16%⁷⁶. Причиной этого стал сохранявшийся для государства приоритет ГОЗ.

Что же касается гражданского сегмента, то в конце 2015 года правительством было выпущено очередное постановление⁷⁷, в котором снова были снижены объемы финансирования и ожидаемые результаты выполнения программы развития гражданской морской техники⁷⁸.

К началу 2016 года правительство обозначило два основных вопроса, решение которых получило на тот момент приоритет государственного регулирования. Во-первых, была обозначена задача стимулирования спроса на продукцию отечественного судостроения. Во-вторых, особое внимание было уделено вопросу импортозамещения.

Что касается первого вопроса, то уже в декабре 2015 года вышло постановление правительства о продлении на 2016 год программы предоставления субсидий организациям рыбохозяйственного комплекса на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным на закупку гражданских судов, а также на уплату лизинговых платежей по договорам лизинга на приобретение гражданских судов⁷⁹. Вслед за этим, в январе 2016 года правительством было

⁷³ <http://static.government.ru/media/files/21Xu8do4bME.pdf>

⁷⁴ <http://government.ru/docs/15229/>

⁷⁵ <https://www.kommersant.ru/doc/2927174>

⁷⁶ Там же.

⁷⁷ Постановление Правительства РФ от 19 декабря 2015 года N 1394 «О внесении изменений в ФЦП "Развитие гражданской морской техники" на 2009–2016 годы».

⁷⁸ <http://docs.cntd.ru/document/420326070>

⁷⁹ Постановление Правительства РФ от 29 декабря 2015 г. № 1484 «О внесении изменений в Постановление Правительства Российской Федерации от 2 апреля 2009 г. № 295».

принято решение продлить на 2016 год действующую с 2008 года программу предоставления субсидий на те же цели российским транспортным компаниям и парокладствам⁸⁰.

Интенсивная работа над вопросом импортозамещения началась также уже в конце 2015 года. Еще в октябре 2015 года на совещании в Минпромторге России было озвучено решение создать Совет главных конструкторов по судовому машиностроению и приборостроению, основной задачей которого должна была стать разработка перспективных технологий, в т.ч. альтернативным зарубежным решениям⁸¹. А уже 15 сентября 2016 года, в рамках 2-й Международной специализированной выставки «Импортозамещение», состоялся круглый стол «Импортозамещение в гражданском судостроении. Результаты и перспективы». На нем были подведены основные итоги реализации политики импортозамещения в гражданском судостроении за первое полугодие 2016 года и обсуждены меры по дальнейшему его стимулированию. Одним из основных на заседании круглого стола стал доклад «О текущей деятельности Совета главных конструкторов в области судового машиностроения и приборостроения». В частности, детально рассматривались вопросы разработки «Основных направлений развития судового машиностроения и приборостроения в обеспечение реализации действующих госпрограмм», инновационных технологий двойного назначения в судовом машиностроении и приборостроении и т. п. А в качестве положительного примера деятельности Совета и его Рабочей группы по судовому машиностроению были названы результаты работы, достигнутые при реализации проектов атомного ледокола ЛК-60 (проектант — АО «ЦКБ «Айсберг») и судна ВМФ проекта 14400 (проектант — ЦКБ «Балтсудопроект», подразделение ФГУП «Крыловский государственный научный центр»), предусматривающие максимальное использование отечественного оборудования (доля импортного оборудования в них составляет соответственно 10% и 0%)⁸².

Однако ОСК, напротив, жаловалась на слабость государственных мер, направленных на замещение импорта. В частности, на состоявшемся в апреле 2016 года III Национальном нефтегазовом форуме вице-президент ОСК по гражданскому судостроению Загородний заявил, что на российских верфях на тот момент не было размещено ни одного заказа на строительство плавучих буровых установок, и несмотря на принимаемые меры по снижению технологической зависимости от зарубежных партнеров, ряд российских компаний продолжает арендовать импортные буровые установки для проведения геологоразведочных работ на шельфе⁸³.

Если же говорить об итогах 2016 года, то в соответствии с данными издания «Коммерсант», ссылавшимся на агентство «Infoline-Аналитика», число сданных заказчикам российскими верфями кораблей и судов упало за год на 16%. Однако их общая стоимость выросла на 15%, до 141,2 млрд руб. Основную долю в выручке кораблестроителей, как и ранее, обеспечил ГОЗ. Стоимость сданных гражданских судов выросла в 2016 году на 72%. Всего по итогам 2016 года на российских верфях было сдано 168 судов (66 гражданских и 102 военных). Общий тоннаж сданных судов

⁸⁰ Постановление Правительства РФ от 21 января 2016 г. № 25 «О внесении изменений в Постановление Правительства Российской Федерации от 22 мая 2008 г. № 383».

⁸¹ <https://rg.ru/2015/11/03/sovet.html>

⁸² <http://agnc.ru/news/8618ш450щжекп>

⁸³ <http://portnews.ru/news/218267/>

увеличился на 3,4%, до 219 тыс. тонн⁸⁴. Произошедший рост суммарной стоимости выпущенных отраслью судов (в рублевом выражении) на фоне сокращения их общего количества, мы считаем, в первую очередь, следствием состоявшейся в 2014–2015 годах девальвации рубля. При этом экспертами отмечается высокая зависимость отрасли от импортных комплектующих⁸⁵. Строительство корабля, от его закладки до спуска на воду, занимает несколько лет. Так что ослабление национальной валюты РФ заметно сказалось на стоимости вновь произведенных судов как раз с шагом в 1,5–2 года. Таким образом, несмотря на достигнутый небольшой прирост тоннажа, результаты, показанные отраслью по итогам 2016 года, были скорее отрицательными.

Отсутствие удовлетворительных результатов в стимулировании спроса на продукцию отечественного судостроения заставило правительство изыскивать возможности усилить это направление своей работы. В декабре 2016 года «Ведомости» опубликовали информацию о том, что готовится к утверждению дополнительная мера поддержки – утилизационный грант. Суть меры состоит в том, что судовладелец при заказе нового судна может вернуть из бюджета 10% (если это сухогруз, танкер, буксир или рыбопромысловое судно) или 15% (круизный теплоход) стоимости, если сдаст на утилизацию судно аналогичного водоизмещения возрастом от 30 лет⁸⁶.

В апреле 2017 года утилизационный грант был утвержден соответствующим постановлением правительства⁸⁷.

До этого в марте того же года правительством были утверждены изменения, вносимые в Постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 304 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Развитие судостроения на 2013–2030 годы"»⁸⁸. В соответствии с размещенной на официальном сайте Правительства РФ информацией, основные изменения касались параметров финансирования госпрограммы, которые были приведены в соответствие с Федеральным законом «О федеральном бюджете на 2017 год и на плановый период 2018 и 2019 годов»⁸⁹. А также изменилось название программы, которая стала называться «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013–2030 годы»⁹⁰. Смена названия отразила еще большее смещение приоритетов государственной политики отрасли в гражданском сегменте на развитие направления ледового судоходства: разработку и создание судов, адресно под освоение нефтегазовых месторождений Арктического шельфа. Это лишний раз подтвердил глава Минпромторга Денис Мантуров. В июне 2017 года министр дал интервью⁹¹, в котором указал, что «нишами» российского судостроения на рынке являются военные корабли и техника «для освоения месторождений углеводородов на континентальном шельфе замерзающих морей

⁸⁴ <https://www.kommersant.ru/doc/3227894>

⁸⁵ http://ecsn.ru/files/pdf/201610/201610_69.pdf

⁸⁶ <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2016/12/06/668291-utilizatsiyu-teplohoda-grant>

⁸⁷ Постановление Правительства РФ от 27 апреля 2017 года N 502 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию».

⁸⁸ Документ опубликован не был: https://www.glavbukh.ru/npd/edoc/99_542602510

⁸⁹ <http://government.ru/docs/27044/>

⁹⁰ Решение об изменении названия было принято ранее, Распоряжением Правительств РФ от 6 июня 2015 года №1033-р.

⁹¹ http://minpromtorg.gov.ru/press-centre/news/#!denis_manturov_zakazy_sudostroeniya_raspisany_do_2030_goda

Арктики и Дальнего Востока». В том же интервью, на вопрос об экспортном потенциале российского военного кораблестроения, Денис Мантуров привел данные, что «в период с 2013 по 2017 год в рамках военно-технического сотрудничества наши предприятия поставили 12 единиц различных кораблей, судов и плавсредств». При этом напомним, что только в одном 2016 году российская отрасль выпустила более 100 военных кораблей. Таким образом, лишний раз мы получаем подтверждение, что судостроение в РФ остается ориентированным преимущественно на внутренний гособоронзаказ.

Что касается результатов деятельности отрасли, то в материалах издания «Коммерсант» со ссылкой на данные Infoline-Аналитика приводятся сведения, что в 2017 году российские верфи сдали 75 судов и кораблей тоннажем выше 50 тонн, что на 17% меньше, чем годом ранее (также построено более 110 судов и катеров меньшего тоннажа). Сокращение наблюдалось как в гражданском, так и в военном сегментах: сдано 42 судна и 33 корабля против 50 и 40 соответственно в 2016 году. Совокупная стоимость сданных гражданских судов уменьшилась на 24%, до менее чем 32 млрд руб., военных заказов — на 33%, до 65 млрд руб. Но совокупный тоннаж сданных крупных и средних судов вырос на 11%, до 226,6 тыс. тонн. На военное кораблестроение пришлось 45% от числа заказов (в стоимостном выражении доля военных заказов приблизилась к 67%). По расчетам Минпромторга, в 2017 году сдано 49 кораблей и судов (тоннаж – около 155 тыс. тонн), выручка верфей выросла на 14%, до 523 млрд руб.⁹². Как видно из представленных данных, динамика производства остается отрицательной, а в ее структуре продолжает доминировать военный сегмент. Дополнительным подтверждением определяющего значения военной продукции в работе отрасли служат слова главы ОСК Алексея Рахманова о том, что в структуре выручки компании доля гражданской продукции не превысила 14% по итогам 2017 года⁹³.

Важно также отметить, что внутри самой ОСК идут процессы, говорящие о продолжающейся тенденции консолидации управления финансовыми потоками. Так, недавно появилась информация, что компания намерена объединить бухгалтерский учет на подконтрольных корпорации верфях в отдельной специально созданной структуре. Бухгалтерские подразделения верфей будут упразднены, а информация о хозяйственной деятельности предприятий будет аккумулироваться в компании «ОСК-Сервис».

Предполагается, что реформа в ОСК стартует летом 2018 года. В качестве ее основных целей заявляется, что она проводится для введения единых принципов учета и прозрачности расчета себестоимости заказов. Однако эксперты отмечают, что реформа вызывает настороженную или негативную реакцию руководства дочерних заводов ОСК. Суть претензий состоит в том, что руководители верфей и заводов лишатся полноты контроля за финансовыми потоками. Однако сокращение полномочий требует и грамотного разграничения ответственности, что, по мнению отраслевых аналитиков, может стать сложно выполнимой задачей⁹⁴.

Ситуация осложняется еще и тем, что у ОСК сохраняются системные проблемы с выполнением гособоронзаказа. В частности, о том, что судостроительная корпорация с отставанием выполняет

⁹² <https://www.kommersant.ru/doc/3569485>

⁹³ https://iz.ru/711149/sergei-valchenko-aleksei-ramm-nikolai-surkov-dmitrii-strugovetc-elena-loriii/grazhdanskaia-oboronka?utm_referrer=korabel.ru

⁹⁴ <https://www.kommersant.ru/doc/3571419>

свои обязательства перед Министерством обороны РФ, уже в 2018 году заявлял министр обороны РФ Сергей Шойгу⁹⁵. Таким образом, вопрос реформирования управления финансовыми потоками ОСК должен решаться так, чтобы не усугубить проблему с ГОЗ.

В числе последних на момент написания данного отчета, касающихся отрасли судостроения активностей государства мы должны упомянуть принятое правительством в марте 2018 года Постановление «О субсидиях для возмещения процентов по кредитам на проекты по созданию судостроительных комплексов»⁹⁶. Подписанным постановлением утверждаются правила предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям в целях возмещения процентов по кредитам, привлечённым для реализации проектов по созданию судостроительных комплексов.

Упомянутое постановление можно считать принятым адресно, под проект «Создание судостроительного комплекса “Звезда”» (Приморский край), задачей которого будет строительство судов всех существующих классов и типов. Проект реализуется консорциумом инвесторов в составе ПАО «НК “Роснефть”», АО «РОСНЕФТЕГАЗ» и АО «Газпромбанк». Суммарные капитальные затраты на создание СК «Звезда» оцениваются в размере 202,2 млрд руб. На момент принятия постановления, в Газпромбанке под проект уже были привлечены кредитные средства в размере 40 млрд руб. В принятой формулировке новая мера государственной поддержки распространяется на российские организации, получившие кредит после 1 января 2017 года на реализацию проекта по созданию судостроительного комплекса, стоимость которого составляет не менее 100 млрд руб. Субсидия предоставляется в размере двух третей суммы затрат организации на уплату процентов по полученному кредиту. Федеральным законом «О федеральном бюджете на 2018 год и на плановый период 2019 и 2020 годов» на эти цели предусмотрены 800 млн руб.⁹⁷.

ОБЩИЕ ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ:

Обобщая весь представленный выше материал, мы можем сказать, что политика государства в отношении судостроительной отрасли выглядит последовательной, но недостаточно эффективной с точки зрения изначально заявленных целей.

Что касается первого утверждения, то мы видим, что изначально выбранная цель на консолидацию отрасли неуклонно реализуется на всем протяжении десяти последних лет. При этом возможность непосредственного управления отраслью имеет для государства очевидный приоритет над возможным в ином случае положительным эффектом от конкуренции. В целом это отражает то, что основной для отрасли задачей выбрано удовлетворение именно военных нужд государства. И правительство не видело и не видит иных механизмов для достижения своих, выработанных для системы национальной обороны целей, кроме прямого руководства всем производственным комплексом.

Если же говорить об эффективности проводимой политики, то она вызывает очевидные нарекания и вопросы. Наиболее наглядным, отражающим неудовлетворительный ее итоговый

⁹⁵ <http://sudostroenie.info/novosti/22272.html>

⁹⁶ Постановление Правительства РФ от 14 марта 2018 года №253.

⁹⁷ <http://government.ru/docs/31728/>

результат индикатором является сохраняющийся продолжительный спад объемов производства, наблюдаемый как в сегменте гражданского, так и военного судостроения.

С одной стороны, мы готовы согласиться с мнением экспертов и признать, что активность государства позволила «оживить» отрасль и дала старт ряду инвестиционных проектов по строительству современных верфей. Но с другой стороны, стратегическая предпосылка, что построенная в России морская техника в перспективе будет востребована на Северном морском пути и при освоении нефтегазовых месторождений Арктического шельфа, является, по нашему мнению, спорной. Как известно, развитыми странами сейчас ведется активная работа над снижением зависимости их экономик от углеводородов. Развитие же морского коридора является вопросом не только экономического, но и политического характера. Мы считаем, что связанные с этим риски могут как минимум негативно сказаться на ожидаемой рентабельности реализуемых в России проектов.

Требуется обсуждения и текущая система государственной поддержки стимулирования внутреннего спроса, которая во многом повторяет те меры, которые реализуются в прочих отраслях транспортного машиностроения. Однако субсидирование государством части ставок по кредитам и лизинговым платежам, а также предоставление утилизационного гранта априори являются менее эффективными стимуляторами спроса на продукцию судостроения, чем, допустим, аналогичные меры для продукции автопрома. Во-первых, судно стоит гораздо дороже и срок его окупаемости гораздо выше. Во-вторых, стоимость эксплуатации судна гораздо выше. Иными словами, решение о покупке судна требует от потребителя более четкого понимания своих перспектив, притом на более длительный срок. Таким образом, применяемые меры могут быть лишь побочным, но не основным стимулом к приобретению судна. Следовательно, ожидать от них сколько-нибудь значимого влияния на спрос не стоит.

4. ОБЗОР РОССИЙСКОГО РЫНКА СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОДУКЦИИ

4.1. Состояние гражданского флота в Российской Федерации

Информация о состоянии гражданского флота морских и речных судов в Российской Федерации аккумулируется Росстатом и публикуется в выходящем раз в два года статистическом сборнике «Транспорт и связь». На момент подготовки данного материала наиболее актуальным был сборник «Транспорт и связь-2016»⁹⁸. Именно из него нами и были взяты данные о динамике и возрастной структуре российского флота гражданских судов за период с 2000 по 2015 год. Данные по итогам 2016–2017 годов взяты из статистики, предоставляемой Федеральным агентством морского и речного транспорта (ФАМРТ).

Обращаем внимание, что публикуемая нами статистика касается лишь того флота, который ходит под государственным флагом Российской Федерации. При этом вплоть до последнего времени значительная часть контролируемого российскими компаниями гражданского флота ходила под флагами других стран. В частности, в опубликованной в 2016 году статье К.Д. Мясниковой «Современное состояние и развитие морского и речного флота России»⁹⁹, со ссылкой на журнал «Морской вестник России» (№ 3, 2013) приводились сведения, что из 1441 имевшегося по состоянию на 1 января 2013 года и контролируемого Россией судна морского транспортного флота 345 судов эксплуатировалось под иностранными флагами. Важно отметить, что при этом почти 74% грузоподъемности суммарного флота пришлось на корабли, эксплуатируемые как раз под флагами других стран.

В настоящее время ситуация меняется. Так, в декабре 2017 года Государственной думой РФ был принят закон об исключительном праве на перевозку углеводородов в акватории Северного морского пути, предоставляемом ходящим под российским флагом судам¹⁰⁰. По идее законодателя, это должно стимулировать оставлять корабли под российской юрисдикцией.

Так или иначе, но доступная нам статистика российского гражданского морского флота демонстрирует непрерывный тренд на снижение. С 2000 по 2017 год флот в количественном отношении сократился на 30%.

⁹⁸

http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/3e4fc4004e3423529616fe18bf0023dd

⁹⁹ <https://moluch.ru/archive/117/30361/>

¹⁰⁰ Федеральный закон от 29.12.2017 г. № 460-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации».

Таблица 12. Наличие морских судов (значение показателя за год, единиц) *

Вид техники	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Всего	3908	3574	2779	2750	2760	2757	2769	2760	2744	2718
в том числе:										
нефтеналивные	237	310	311	334	372	396	432	430	410	407
наливные прочие	22	20	22	25	28	26	22	18	19	18
нефтенавалочные и нефтерудовозы	48	44	32	32	27	26	25	24	19	18
рудовозы и навалочные	36	31	20	18	16	13	13	13	13	12
для генеральных грузов	795	811	620	590	575	569	547	533	516	505
грузопассажирские	13	9	9	9	10	8	8	13	15	15
контейнерные, баржевозы, доковые	27	13	8	8	7	7	7	10	10	10
рыбопромысловые базы и рыботранспортные суда	257	84	38	40	33	31	27	26	24	22
рыболовные	1706	1455	932	895	880	852	844	843	838	820
пассажирские и пассажирские бескоачные	65	51	47	49	46	48	49	42	41	39
суда обеспечения, обслуживающие суда	33	27	36	38	42	39	36	42	43	49
буксиры	221	272	312	319	328	327	341	338	361	370
земснаряды	16	16	16	11	9	11	14	14	18	17
ледоколы	24	26	34	34	31	31	31	31	33	33
научно-исследовательские	92	77	73	76	75	73	74	75	76	74
прочие	316	328	269	272	281	300	299	308	308	309

* Суда валовой вместимостью 100 регистровых тонн и более.

Источник: Росстат, ФАМРТ

Представленная выше таблица дает наглядное представление о том, что происходившие внутри структуры морского гражданского флота изменения не были однородными. Так, за период с 2000 по 2017 год более чем в 2 раза сократилась самая массовая группа – рыболовные суда. За тот же период на 36,5% сократилось число судов для генеральных грузов. Однако такие массовые позиции, как нефтеналивные суда и буксиры, напротив, показали рост.

Несколько иную картину дает динамика российского гражданского морского флота, учитываемая не в количестве кораблей, но в тоннах дедвейта. Так, если число гражданских морских судов с 2010 по 2017 год в абсолютном выражении снизилось на 61 единицу, то дедвейт флота при том же временном базисе сопоставления, напротив, вырос более чем на миллион тонн. Однако здесь нужно отметить, что достигнутый рост тоннажа дедвейта был показан практически исключительно за счет одной группы – нефтеналивных судов.

Таблица 13. Наличие морских судов (значение показателя за год, тыс. тонн дедвейта) *

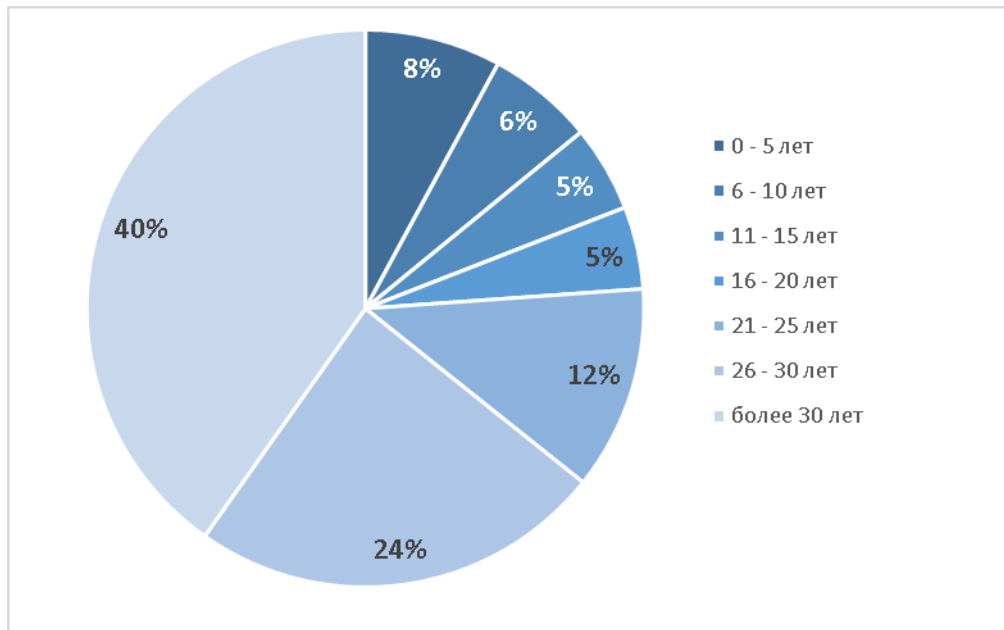
Вид техники	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Всего	6 753	6 811	6 898	6 896	7 543	7 789	7 458	7 927
в том числе:								
нефтеналивные	1 656	1 780	2 086	2 106	2 871	3 451	3 094	3 440
наливные прочие	19	20	24	20	10	9	11	7
нефтенавалочные и нефтерудовозы	106	106	90	86	83	80	63	60
рудовозы и навалочные	452	405	373	307	307	307	307	307
для генеральных грузов	2 577	2 507	2 378	2 392	2 329	2 291	2 263	2 303
грузопассажирские	10	10	10	9	12	14	16	25
контейнерные, баржевозы, доковые	86	86	53	53	50	97	99	99
рыбопромысловые базы и рыботранспортные суда	126	147	121	123	117	107	100	99
рыболовные	625	621	636	636	582	589	589	601
пассажирские и пассажирские бескоачные	19	19	16	16	20	17	16	20
суда обеспечения, обслуживающие суда	55	60	67	66	63	74	72	80
буксиры	57	60	62	62	64	57	58	59
земснаряды	16	9	8	11	18	17	26	25
ледоколы	108	108	101	97	101	106	117	117
научно-исследовательские	60	63	69	68	68	67	71	75
прочие	780	809	804	843	850	506	554	609

* Суда валовой вместимостью 100 регистровых тонн и более.

Источник: ФАМРТ

Если же говорить о возрастной структуре отечественного флота гражданских морских судов, то, согласно данным ФАМРТ, по состоянию на конец 2017 года 40% от общего количества находящихся в составе флота судов занимали суда возрастом более 30 лет. Всего же доля судов старше 25 лет составила в нем 64%. Суда, чей возраст менее 5 лет, заняли в структуре гражданского морского флота России 8%.

В разрезе определяющих, наиболее массовых в структуре суммарного флота групп судов смещение в сторону относительно более «молодого» флота имеется у нефтеналивных судов (19% – суда моложе 5 лет). Рыболовные суда и суда для перевозки генеральных грузов, напротив, отличаются более высоким средним возрастом. Так, например, от общего числа рыболовных судов лишь 2% – техника моложе 5 лет. Зато суда, чей возраст старше 25 лет, занимают в этой группе 70%. Похожая ситуация у группы судов, предназначенных для перевозки генеральных грузов. Судов моложе 5 лет в этой группе лишь 5%. Техника, чей возраст превысил 25 лет, составляет 68% от суммарного числа судов для перевозки генеральных грузов.



Источник: Росстат

Рис. 7. Возрастная структура гражданского морского флота РФ, по состоянию на 2017 год

Что касается внутреннего водного транспорта (ВВТ) Российской Федерации, то происходившие в нем в последние годы изменения в целом соответствуют той тенденции, которую мы наблюдали в гражданском морском флоте. А именно, имеется выраженный тренд на сокращение флота. Так, с 2000 по 2015 год суммарное число речных и озерных судов сократилось, по данным Росстата, в 2 раза.

Таблица 14. Наличие речных и озерных судов (на конец года, единиц)

Вид техники	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Всего	33743	33312	31046	30524	21406	18493	22674	16946
в том числе:								
самоходные	21842	21532	19815	19353	12090	11036	13761	8503
из них:								
пассажирские и грузопассажирские	1950	1957	2057	2065	1387	1325	1397	1355
сухогрузные	2648	2120	1803	1701	927	839	956	856
наливные	693	603	634	609	647	604	686	664
буксирные	8708	8529	7694	7517	4744	3645	4514	2784
нетранспортные	7843	8323	7627	7461	4385	4623	6208	2844
несамоходные	11901	11780	11231	11171	9316	7457	8913	8443
из них:								
сухогрузные	6724	6350	5959	5911	4528	3469	4289	4213
наливные	955	1085	1085	1089	791	638	714	689
нетранспортные	4222	4345	4187	4171	3997	3350	3910	3541

Источник: Росстат, со ссылкой: до 2012 г. – по данным Ространснадзора, с 2012 г. – по данным Росморречфлота.

Более свежую информацию о состоянии российского флота озерных и речных судов мы можем получить у ФАМРТ, которое публикует близкий к представленному в таблице 14 показатель «Фактическое наличие судов в годном техническом состоянии на ВВТ РФ». Его динамику мы приводим ниже.

Таблица 15. Фактическое наличие судов в годном техническом состоянии на ВВТ РФ (значение показателя за год, единиц)

Вид техники	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Всего	21 453	20 294	17 743	14 638	17 741	13 072	17 191	17 864
самоходные, из них:	13 576	12 713	10 030	8 737	10 745	6 646	10 594	11 171
пассажирские и грузопассажирские	1 383	1 326	1 118	1 035	1 115	1 059	1 080	1 474
сухогрузные	1 042	971	747	653	725	649	611	625
наливные	625	625	517	462	532	515	500	488
буксирные	5 182	4 832	4 086	2 927	3 677	2 266	3 275	3 364
нетранспортные	5 344	4 959	3 562	3 660	4 696	2 157	5 128	5 220
несамоходные, из них:	7 877	7 581	7 713	5 901	6 996	6 426	6 597	6 693
сухогрузные	4 280	4 069	3 871	2 803	3 494	3 276	3 223	3 346
наливные	784	737	696	553	619	559	525	532
нетранспортные	2 813	2 775	3 146	2 545	2 883	2 591	2 849	2 815

Источник: ФАМРТ

Данные ФАМРТ о фактическом наличии судов в годном техническом состоянии на внутреннем водном транспорте России демонстрируют рост рассматриваемого показателя в 2016–2017 годах. Тем не менее говорить об изменении общего, сложившегося ранее тренда считаем преждевременным. Так, в 2017 году число находящихся в годном техническом состоянии судов во внутреннем водном флоте России было на 17% меньше, чем в 2010 году.

При этом, как и гражданский морской флот Российской Федерации, отечественный речной и озерный флот отличается высоким средним возрастом находящейся в нем техники. Так, в соответствии с данными Росстата, по состоянию на 2015 год в среднем 30% флота ВВТ РФ было возрастом старше 45 лет. Более половины флота пришлось на технику старше 40 лет.

Таблица 16. Фактическое наличие судов в годном техническом состоянии на ВВТ РФ (значение показателя за год, единиц)

	до 1969	1970–1979	1980–1989	1990–1999	2000–2009	2010–2015
Пассажирские и грузопассажирские суда	28,6	17,4	27,2	7,7	12,4	6,7
Сухогрузные грузовые суда	33,9	27,2	32,5	4,2	0,5	1,7
Наливные грузовые суда	31,9	39,5	22,4	3,8	0,3	2,1

Источник: Росстат

В последние годы Росстат фиксировал небольшой рост доли относительно более новых судов. Но он, как мы можем предположить исходя из последовательного сокращения общего количества судов, скорее всего является следствием выбытия окончательно изношенной техники, а не происходит за счет массового ввода в эксплуатацию новых судов.

В целом же российский гражданский флот старше, чем в среднем в мире. Так, если в 2015 году средний возраст судов мирового флота составлял 16,2 года, а доля тоннажа возрастом до 10 лет была равна 66,5%¹⁰¹, то средний возраст российского морского флота по состоянию на тот же год составил 26,5 лет¹⁰².

Если же мы сопоставим данные о грузообороте водного транспорта (см. табл. 17) с состоянием флота, то увидим, что динамика соотношения той нагрузки или транспортной работы, которая приходится на наличный флот, различается для корпуса морских судов и для судов внутреннего водного транспорта.

Таблица 17. Грузооборот по видам транспорта (млрд тонно-километров, Российская Федерация, значение показателя за год)

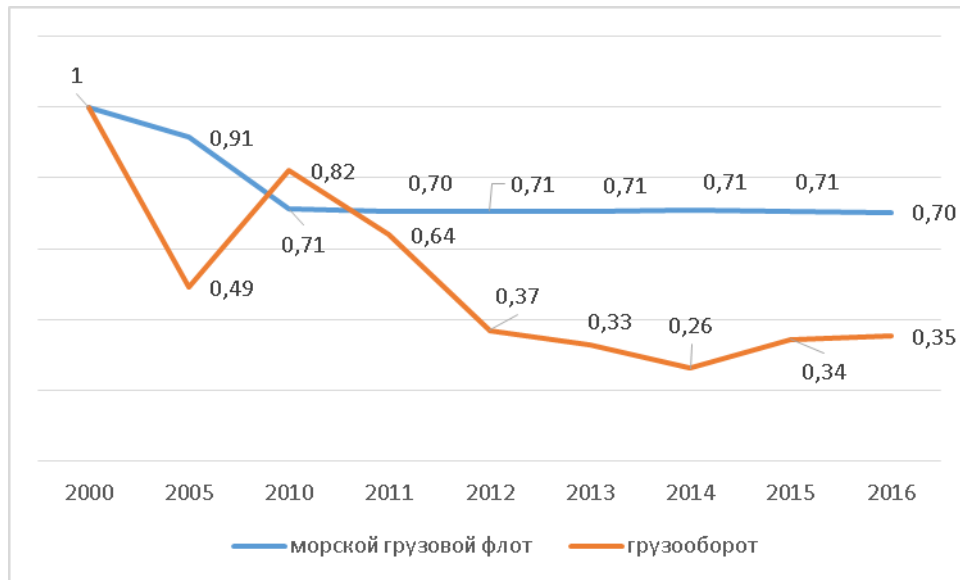
Вид транспорта	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Внутренний водный	71	87	54	59	81	80	72	64	67
Морской	122	60	100	78	45	40	32	42	43

Источник: Росстат

Применительно к морскому гражданскому флоту РФ мы видим, что сопоставление его количественной динамики с динамикой выполненного грузооборота морского транспорта демонстрирует, что сокращение транспортной работы произошло в большем объеме по отношению к снижению количества судов, ходящих под российским флагом. Таким образом, можно сказать, что приходящаяся на одно судно нагрузка в среднем снизилась.

¹⁰¹ <http://www.morvesti.ru/analytics/detail.php?ID=58975>

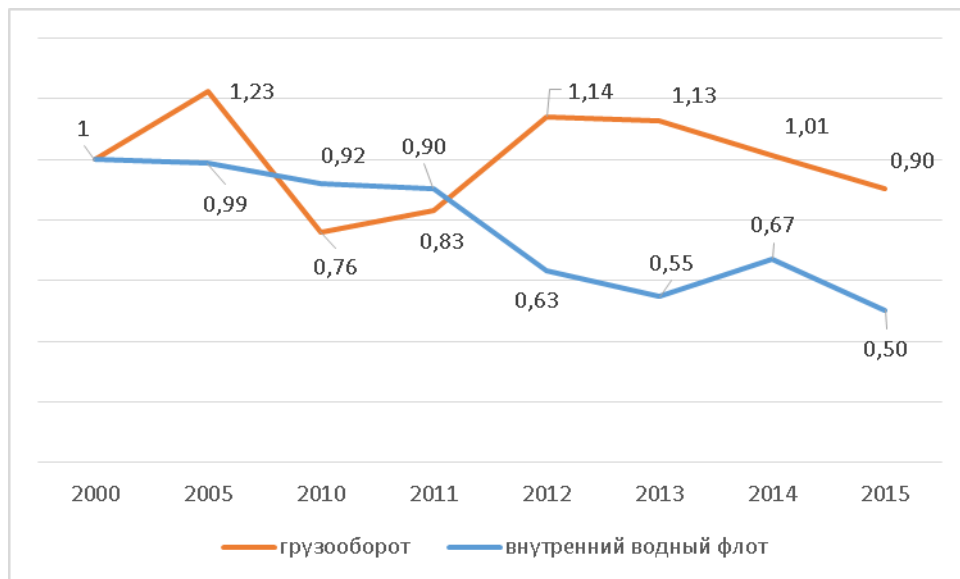
¹⁰² <http://sudostroenie.info/novosti/13977.html>



Источник: Росстат

Рис. 8. Сопоставление динамики грузооборота морского транспорта с динамикой (базис – единиц техники) гражданского морского флота РФ (за единицу принят уровень 2000 года, в долях единицы)

На внутреннем водном транспорте наблюдается противоположная картина. Здесь сокращение наличного флота речных и озерных судов опережает снижение грузооборота.



Источник: Росстат

Рис. 9. Сопоставление динамики грузооборота внутреннего водного транспорта с количественной динамикой речного и озерного флота РФ (за единицу принят уровень 2000 года, в долях единицы)

ОБЩИЕ ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ:

Наш анализ показывает, что за истекший с 2000 года период в Российской Федерации произошло значительное сокращение гражданского флота как морских, так и речных и озерных судов. При этом, в случае морского транспорта, снижение количества эксплуатируемых под российским флагом судов сопровождалось опережающим по отношению к нему падением морского грузооборота. Таким образом, мы можем сделать вывод, что проблема обновления и расширения флота в этом его сегменте не имела критичной для рынка остроты. Исключением стала группа нефтеналивных судов. Что объяснимо, исходя из существенной ориентации на нефтегазовый сектор российской экономики в целом. В сегменте внутреннего водного транспорта снижение количества относящихся к речному и озерному флоту судов имело пропорционально больший масштаб по сравнению с произошедшим сокращением грузооборота. К тому же в среднем речной и озерный флот старше, чем морской гражданский флот. Следовательно, острота проблемы насыщения его новыми судами должна быть выше.

В целом же, как морской, так и речной флот в Российской Федерации заметно старше, чем в среднем в мире. А это значит, что независимо от имеющейся потребности в транспортировке грузов, существует необходимость его замены вследствие физического и морального устаревания.

4.2. Текущие тенденции и складывающаяся динамика российского рынка гражданских судов

К сожалению, в настоящее время решение задачи оценки уровня фактического спроса и динамики российского рынка судостроительной продукции представляет собой серьезную проблему. Одной из основных причин этого является тот факт, что большое число контролируемых российскими компаниями гражданских морских судов ходит под иностранным флагом.

Так, например, в статье д.э.н. О.Н. Бабуриной «Ретро- и перспектива судостроительной и судоремонтной отраслей Крыма в контексте возрождения морской индустрии России» со ссылкой на данные ЕСИМО (Единая государственная система информации об обстановке в мировом океане) приводится информация, что на 21.01.2015 г. под контролем российских судовладельцев находилось 1387 судов (грузовой морской торговый флот), совокупным дедвейтом более 20 млн тонн. Из них под иностранным флагом ходило 277 судов с совокупным дедвейтом более 14 млн тонн (70,5% тоннажа судов, принадлежащих российским судовладельцам)¹⁰³.

Для сравнения, по состоянию на начало 2006 года общее количество судов контролируемого Россией морского транспортного флота составляло 1546 единиц с общим дедвейтом 14,4 млн тонн, из которых 55,4% тоннажа эксплуатировалось под иностранными флагами. Важно отметить, что в 1992 году доля «иностранного» дедвейта была равна 18,4%¹⁰⁴.

¹⁰³ <https://cyberleninka.ru/article/n/retro-i-perspektiva-sudostroitelnoy-i-sudoremontnoy-otrasley-kryma-v-kontekste-vozrozhdeniya-morskoy-industrii-rossii>

¹⁰⁴ <http://www.finmarket.ru/news/577174>

Подобная информация лишь спорадически появляется в открытом доступе. Однако, даже исходя из неполных представленных нами выше данных, мы можем сделать целый ряд выводов. Во-первых, мы видим, что флот находящихся под контролем российских компаний морских судов в количественном отношении сократился. Во-вторых, несмотря на общее снижение количества судов, их суммарный дедвейт имел выраженную тенденцию к росту. Помимо характерного для всей мировой судостроительной отрасли технического аспекта, связанного со строительством все более крупных судов, это отражает еще и смещение потребительского спроса на российском рынке в сторону нефтеналивных танкеров и судов для перевозки контейнеров, которые в среднем по своему размеру и тоннажу больше судов прочих групп. И в-третьих, мы наблюдаем, что все большая доля дедвейта приходится на суда, ходящие под иностранным флагом.

Если доверять имеющейся информации о сокращении флота, то закономерным будет сделать вывод о том, что даже независимо от того флага, под которым будет регистрироваться судно, спрос на морские гражданские суда в России невысок.

Что касается структуры спроса, то он, как это было сформулировано в официальных материалах крупнейшего игрока российского рынка – корпорации ОСК¹⁰⁵, имеет несколько основных сегментов. Учитывая географическое положение Российской Федерации, протяженность ее береговых границ и водных путей, объемы запасов углеводородного сырья на шельфе, а также влияние макроэкономических факторов, отечественный рынок гражданского судостроения традиционно делится на пять сегментов:

- Пассажирские и грузовые перевозки;
- Добыча и переработка морских биоресурсов;
- Научные исследования;
- Разработка и эксплуатация месторождений полезных ископаемых;
- Технические и вспомогательные работы и услуги.

По мнению отраслевых экспертов, начиная с 2000-х на российском рынке произошло смещение спроса в сторону судов для генеральных грузов и нефтеналивных судов. В то время как крупнейший до того сегмент российского флота – рыбопромысловые суда – уже продолжительный период времени демонстрирует сокращение спроса.

В настоящее время одним из наиболее приоритетных направлений развития гражданского судостроения в России является производство оборудования, необходимого для освоения нефтегазовых месторождений морского шельфа. В настоящее время морской шельф обеспечивает около 50% мировой добычи углеводородов (80–100 млрд долл. США в год). Особенность российского нефтегазоносного шельфа – наличие сезонного или практически круглогодичного ледового покрова (Северный Каспий, Охотское море, моря российской Арктики), что предъявляет дополнительные, принципиально новые требования ко всем судам и объектам морской техники, обеспечивающим разведку, обустройство и освоение месторождений, а также отгрузку и вывоз добываемой (в том числе на береговых месторождениях) продукции. Первоочередные арктические проекты связаны с Баренцевым, Карским морями, районом Обско-Тазовских губ. По совокупным оценкам российских нефтегазовых компаний, освоение

¹⁰⁵ <http://www.ar2015.oaook.ru/ru/market-situation/civil-shipbuilding/>

континентального шельфа потребует уже к 2030 году создания технических средств и сопутствующей инфраструктуры для добычи и транспортировки до 100 млн тонн нефти и до 200 млрд м³ газа в год¹⁰⁶.

Помимо обеспечения потребностей, связанных с освоением континентального шельфа, остаются актуальными и прочие, традиционные для российского судостроения направления, где в качестве игроков активно выступают отечественные производители, опирающиеся преимущественно на потребности внутреннего рынка.

Одним из таких направлений можно назвать производство судов, обеспечивающих потребности внутреннего водного транспорта. В государственной программе Российской Федерации «Развитие судостроения на 2013–2030 годы» отмечалось, что «в последние десятилетия интенсивность использования внутренних водных путей растет, в 2010–2012 годах наблюдалось резкое увеличение заказов российских судоходных компаний на грузовые суда внутреннего и смешанного плавания». Факт же отставания роста перевозок от декларируемой потребности в судах объяснялся отсутствием требуемого количества судов. При этом заявлялось, что «при появлении на рынке новых технических решений по приемлемой цене наблюдается ажиотажный спрос»¹⁰⁷. Однако более свежие данные менее оптимистичны. В частности, в последнее время все больше говорят об обострившейся конкуренции с железнодорожным транспортом. Так, на состоявшемся в Москве 20 марта 2018 года собрании членов Российской палаты судоходства говорилось о сокращении грузовой базы внутреннего водного транспорта в сегменте перевозок нефтеналивных грузов¹⁰⁸.

В части обеспечения потребностей морского торгового флота, как и на мировом рынке, в России потребительский интерес смещен в сторону крупных сухогрузных и наливных судов. Однако в этих сегментах значительно более сильные позиции имеют иностранные производители (например, Южная Корея). Что касается конкурентного сегмента, где при помощи государства приоритет должны получить представители отечественной отрасли судостроения, он в первую очередь связан с потенциалом развития Северного морского пути. В случае полномасштабной реализации этого проекта должен будет возникнуть дополнительный спрос на ледоколы и грузовые суда с повышенной ледовой проходимостью. А это как раз тот сегмент, где российские производители могут конкурировать с зарубежными компаниями¹⁰⁹.

Что касается перспектив внутреннего рынка рыбопромысловых судов, то здесь, по нашему мнению, имеется высокая неопределенность дальнейших перспектив. Российский флот судов этой группы в среднем старше, чем в прочих группах. Это, в теории, должно стимулировать спрос на рыбопромысловые суда. Однако реальность такова, что экспертами в 2014–2015 годах, напротив, отмечалось сокращение производства рыболовных судов и судов-рыбозаводов. При этом указывалось, что параллельно шел процесс снижения объемов добычи рыбы живой, свежей

¹⁰⁶ https://drgroup.ru/components/com_jshopping/files/demo_products/Demo._Analiz-rinka-grajdanskogo-sudostroeniya-v-rossii.PDF

¹⁰⁷ http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_139822/2d16c530d5bd6b16c713f0c9a8f1a1d73dab71b5/

¹⁰⁸ http://www.russian-shipping.ru/NEWS_21_03_2018

¹⁰⁹ http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_139822/0bcc130e86e444231a5793730faacf893947e3c5/

или охлажденной и увеличения ее поставок на экспорт¹¹⁰. По нашему мнению, это создает предпосылки для «ухода» спроса на рыбопромысловый флот в третьи страны.

Еще один оставшийся сегмент рынка – научно-исследовательский флот. Функционально, относящиеся к этой группе суда служат для изучения, освоения и использования Мирового океана. Ранее основной их задачей было исследование потенциала вылова рыбы. В программе «Развитие судостроения на 2013–2030 годы» декларировалось, что данный сегмент рынка полностью определен госзаказом¹¹¹. Соответственно, его перспективы будут определяться возможностями государства и состоянием отечественной рыбопромысловой отрасли.

В настоящее время среди крупнейших заказчиков гражданского флота в России называют¹¹²:

- SCF Group: ПАО «Совкомфлот»;
- FESCO Transportation Group: ФЕСКО Интегрированный Транспорт;
- ГК PRISCO: ОАО «Приморское Морское Пароходство»;
- ГК ОАО «Газпром»: ООО «Газфлот»;
- Госкорпорация «Росатом»: ФГУП «Атомфлот».

Наиболее значимыми клиентами российских верфей по постройке танкерного флота в настоящее время являются следующие компании:

- VBTH/UCL Holding: ООО «Волга Флот Танкер»;
- ПАО «Совкомфлот»;
- ООО «Волго-Балт-Танкер».

Крупнейшие клиенты российских верфей по постройке сухогрузного флота:

- VBTH/UCL Holding: ОАО «Северо-Западное Пароходство»;
- VBTH/UCL Holding: ОАО «Судоходная компания «Волжское Пароходство».

Первая из упомянутых в представленном выше списке – ПАО «Совкомфлот» – крупнейшая судоходная компания России, один из мировых лидеров в сфере морской транспортировки углеводородов, а также обслуживания шельфовой разведки и добычи нефти и газа. Совкомфлот оперирует судами в сегментах, наиболее востребованных ведущими российскими и международными нефтяными и газовыми компаниями. Компания участвует в обслуживании крупных энергетических проектов в России за ее пределами: «Ямал СПГ», «Сахалин-1», «Сахалин-2», «Приразломное», «Новопортовское», «Варандей», «Тангу». В соответствии с представленными на официальном сайте компании данными, собственный и фрахтованный флот Совкомфорта, специализирующийся на транспортировке углеводородов из районов со сложной ледовой обстановкой, включает 147 судов общим дедвейтом свыше 12,7 млн тонн и средним возрастом 8 лет. Треть судов имеет высокий ледовый класс¹¹³. Спрос ПАО «Совкомфлот» сосредоточен преимущественно в сегменте нефтеналивных танкеров и танкеров-газовозов.

¹¹⁰ Е. М. Вотинова, М. В. Вотинов «Оценка современного состояния рыбной промышленности: статистический обзор и анализ ситуации» Вестник АГТУ. 2017. № 2

¹¹¹ http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_139822/d7e667f38826a676f47f67e32ce700d858a53ab7/

¹¹² <http://ekonomika.snauka.ru/2017/10/15296>

¹¹³ <http://www.scf-group.com/about/profile/>

Второй в списке крупнейших заказчиков указана компания «ФЕСКО Интегрированный Транспорт». ФЕСКО – российская транспортная компания, оказывающая услуги морского, железнодорожного, автомобильного транспорта и стивидорного обслуживания на собственных терминалах в крупнейших портах России и СНГ. Структурно ФЕСКО представляет собой группу компаний. Головная компания группы — «Дальневосточное морское пароходство». ФЕСКО является лидером контейнерных перевозок через Дальний Восток РФ по внешнеторговым морским линиям в/из стран Азии, по каботажным морским линиям и по железной дороге, а также крупнейшим портовым контейнерным оператором Дальневосточного региона. Флот Группы FESCO включает 20 транспортных судов, которые преимущественно осуществляют перевозки на собственных морских линиях¹¹⁴. Спрос компании распространяется на универсальные сухогрузы и суда-контейнеровозы.

Из прочих отдельного упоминания заслуживает, пожалуй, UCL Holding (Universal Cargo Logistics Holding) – международная транспортная группа, чьи предприятия осуществляют транспортировку грузов железнодорожным и водным транспортом, их перевалку в российских портах, а также оказывают услуги в логистике и судостроении.

В состав группы входит железнодорожный оператор «Первая грузовая компания» (ПГК) с филиальной сетью на всей территории России, стивидорные компании «Морской порт Санкт-Петербург», «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» и «Универсальный перегрузочный комплекс» на Северо-Западе России, Туапсинский и Таганрогский морские торговые порты на юге страны.

Также в состав холдинга входят Волжское, Северо-Западное пароходства, судоходная компания «В.Ф. Танкер», судостроительное предприятие «Окская судовой верфь»¹¹⁵.

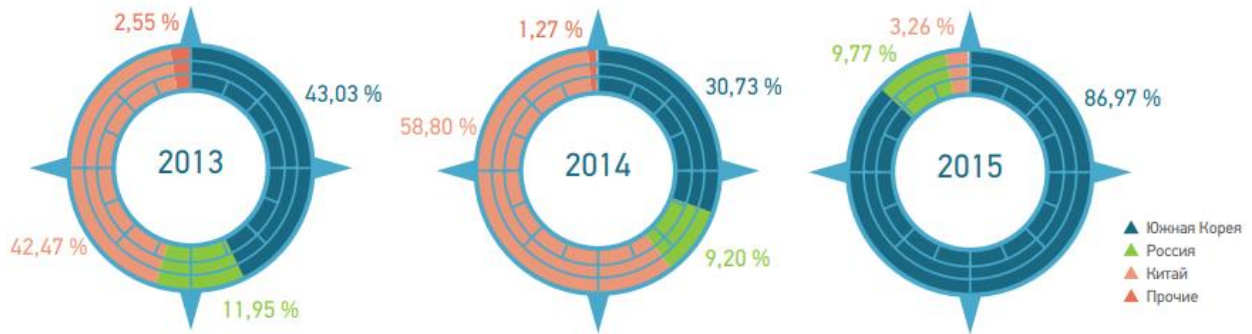
Как видно из представленной выше информации, UCL Holding представляет собой вертикально интегрированную структуру. В ее составе Окская судовой верфь во многом ориентирована на удовлетворение внутренних потребностей холдинга. В 2011–2016 гг. верфь построила 33 судна, в том числе 10 сухогрузов серии RSD44 для Волжского пароходства, 12 танкеров серии RST27 для компании «В.Ф.Танкер»¹¹⁶.

Что касается основных каналов удовлетворения спроса российского рынка, то в годовом отчете ОСК за 2015 год, в главе, описывающей состояние российского рынка судостроительной промышленности, была приведена структура рынка гражданского судостроения в РФ за 2013–2015 годы.

¹¹⁴ <http://www.fesco.ru/about/>

¹¹⁵ <http://www.uclholding.ru/ucl-holding/about>

¹¹⁶ <http://www.uclholding.ru/ucl-holding/keyfigures>



Источник: ОСК со ссылкой на ЦНИИМФ

Рис. 10. Структура российского рынка гражданского судостроения (по регистровому тоннажу) по странам-поставщикам в 2013–2015 годах

В представленной на рис. 10 динамике видно, что в рассматриваемой период доля российских компаний на внутреннем рынке колебалась в районе 10–12%. Остальное приходилось на импорт. Подавляющий объем которого занимали лишь две страны – Китай и Южная Корея.

Обращает на себя внимание, что в 2015 году доля продукции из Южной Кореи на российском рынке вплотную приблизилась к 90% (из расчета регистрового тоннажа проданных за 2015 год судов). В тот же год к числу основных произошедших на рынке событий экспертами были отнесены состоявшиеся в этой же стране закладки строительства предназначенных для российских потребителей судов: танкера компанией Samsung Heavy Industries Co., Ltd. (Южная Корея, Сеул) по заказу ПАО «Совкомфлот» (Россия, Москва) и газовоза компанией Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co., Ltd. (Южная Корея, Сеул) по заказу того же потребителя.

В соответствии с данными UN Comtrade, в 2015 году совокупный объем импорта судов, лодок и плавучих конструкций в Россию составил около 2,13 млрд долл. США. В соответствии с тем же ресурсом, экспорт рассматриваемой группы продукции из России был равен в 2015 году величине около 1,25 млрд долл. США. В то же время в подготовленном агентством DISCOVERY Research Group отчете приводилась информация, что совокупная стоимость произведенных в России в 2015 году гражданских судов составила 19,9 млрд руб. Специалисты InfoLine изначально оценили общую стоимость построенных в 2015 году России гражданских судов в 22,8 млрд руб.¹¹⁷. А затем изменили ее на 21,9 млрд руб.¹¹⁸. Поскольку DISCOVERY, скорее всего, использовали данные InfoLine¹¹⁹, мы принимаем наиболее достоверной последнюю из озвученных выше цифр (в соответствии со среднегодовым курсом это соответствует сумме в 0,36 млрд долл. США).

В теории мы можем оценить видимое потребление судостроительной продукции в России путем суммирования производства и импорта, за вычетом экспорта по рассматриваемой продуктовой группе. Однако здесь также есть свои сложности. К сожалению, статистика экспорта и импорта учитывает поставки военных кораблей, корректно выделить которые из общего объема внешнего

¹¹⁷ <https://www.kommersant.ru/doc/2927174>

¹¹⁸

<https://www.kommersant.ru/doc/3569485?query=%D0%A1%D1%83%D0%B4%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5>

¹¹⁹ <https://sdelanounas.ru/blogs/90905/>

товарооборота не представляется возможным. Экспортные и импортные поставки военных кораблей учтены в агрегированной группе по коду 8906 «Суда прочие, включая военные корабли и спасательные суда, кроме гребных лодок». Кстати, начиная с 2016 года статистика по рассматриваемому коду в России в открытом доступе не предоставляется. Учитывая все сказанное выше, мы можем сделать вывод, что оценить видимое потребление возможно лишь приблизительно, исключив группу по коду 8906 из суммарного объема внешнеторговых операций. Дополнительную погрешность при этом будет давать тот факт, что экспортируемая продукция может представлять собой ранее уже эксплуатировавшиеся либо новые, но другого года постройки суда.

Принимая все сказанные выше допущения, будем считать, что динамика видимого потребления российского рынка гражданских судов в 2014–2017 гг. имеет следующий вид:

Таблица 18. Видимое потребление российского рынка гражданских судов, млрд долл. США

Вид техники	2013	2014	2015	2016	2017
Импорт	1,75	1,42	1,25	2,00	2,37
Производство	1,43	1,56	0,36	0,63	0,55
Экспорт	1,53	0,73	0,62	0,63	0,95
Видимое потребление	1,65	2,25	0,99	2,00	1,97

Источник: UN Comtrade, InfoLine.

Представленная в таблице 18 динамика показывает, что емкость российского рынка судостроительной продукции составляет около 2 млрд долл. США. В 2015 году мы наблюдали спад стоимостных объемов видимого потребления, связанный, по нашему мнению, с произошедшей тогда девальвацией рубля. После чего рынок вернулся к ранее достигнутым параметрам. В представленной в разрезе каналов стоимостной структуре поступления продукции на рынок доминирует импорт, что согласуется с представленными выше данными ОСК и ЦНИИМФ.

Что касается ключевых игроков российского рынка, то со стороны иностранных производителей сразу следует назвать уже упомянутые выше судостроительные дивизионы корейских компаний Samsung и Daewoo. Последняя поставила в Россию в ноябре 2017 года два газовоза СПГ ледового класса, предназначенные для доставки СПГ с производственного комплекса «Ямал СПГ»¹²⁰. В апреле 2018 года появилась новость, что Совмкофлот собирается расширить заказ на строительство газовозов у другой корейской компании – Hyundai Heavy Industries¹²¹, где ранее уже было сделано несколько заказов на строительство судов аналогичной группы. В сегменте балкеров сильны позиции китайских игроков. Так, например, также в апреле 2018 года появилась информация, что на верфи Yangzijiang Shipbuilding в китайской провинции Цзянсу будут построены 6 балкеров для российского заказчика¹²².

Среди российских игроков рынка бесспорным лидером является Объединённая судостроительная корпорация (ОСК) — крупнейший судостроительный холдинг России. В корпорацию входит 40

¹²⁰ <http://sudostroenie.info/novosti/22610.html>

¹²¹ <http://sudostroenie.info/novosti/22687.html>

¹²² <http://sudostroenie.info/novosti/22713.html>

судостроительных, судоремонтных заводов и конструкторских бюро. На предприятиях ОСК трудится 80 000 человек. Практически все боевые корабли, строящиеся и разрабатываемые для ВМФ России (95%), производятся и ремонтируются предприятиями корпорации. 100% акций ОСК принадлежит государству.

Несмотря на преимущественную ориентацию на нужды гособоронзаказа, ОСК активно развивает и гражданский сегмент. Так, в 2015 году заказчикам было сдано два дизель-электрических ледокола, три нефтеналивных танкера, пять буксиров, три пассажирских теплохода и два грузовых несамоходных понтона¹²³. По данным самой компании, по итогам 2015 года ее доля в гражданском сегменте отечественной судостроительной отрасли (стоимостной базис) составила 53,8%.

В годовом отчете ОСК за 2016 год был приведен перечень завершенных в рассматриваемый год проектов строительства гражданских судов.

Таблица 19. Реализованная ОСК программа строительства гражданских судов в 2016 году

Наименование проекта	Заказчик	Исполнитель	Кол-во
Ледокол «Новороссийск»	ФГУП «Росморпорт»	Г1АО «ВСЗ»	1
Ледокол «POLARIS»	Финское транспортное агентство	Артек Хельсинки Шипьярд (Arctech Helsinki Shipyard Oy)	1
Танкер	Каспиан Марине Сервис Лтд (Caspian Marine Service Ltd)	ПАО «Завод «Красное Сормово»	1
Танкер	АО «БФ «Танкер»/ ПАО «ГТЛК»	ПАО «Завод «Красное Сормово»	2
Танкер	АО «Морское речное пароходство»/ ЗАО «Гознак-лизинг»	АО «СЗ «Лотос»	2
Понтон	ООО «СК «Арк»/ ЗАО «Гознак-лизинг»	АО «СЗ «Лотос»	3
Дноуглубительное судно	ФГУП «Росморпорт»	ПАО «Завод «Красное Сормово»	3
Пассажирское судно	ФГУП «Хабаровскводтранс»	АО «ХСЗ»	1
Ледостойкая стационарная платформа № 1 (ЛСП)	ООО «ЛУКОЙЛ Нижневолжскнефть»	ООО «КНРГ Проекты»	0*

* В 2016 году был сдан первый пусковой комплекс.

Источник: ОСК

Также в отчете говорилось, что всего по состоянию на 1 января 2017 года на предприятиях группы ОСК было размещено более 50 крупных заказов на строительство судов и объектов морской техники, в том числе: универсальных атомных ледоколов проекта 22220, дизель-электрических ледоколов разной мощности, стационарной ледостойкой платформы для добычи углеводородов, судов снабжения для работ с плавучими полупогружными буровыми установками, круизных судов класса «река-море», рыбопромысловых судов, танкеров проектов RST27 и RST25, судна на воздушной подушке СВП-50, скоростных пассажирских судов А45-2.

¹²³ Доклад директора Департамента координации программ и проектного управления АО «Объединенная судостроительная корпорация» Л.Д. Кузнецова на конференции «Российское судостроение», 06.04.2017 г.

Таблица 20. Отдельные проекты, реализуемые на предприятиях группы ОСК, по состоянию на 01.01.2017 г.

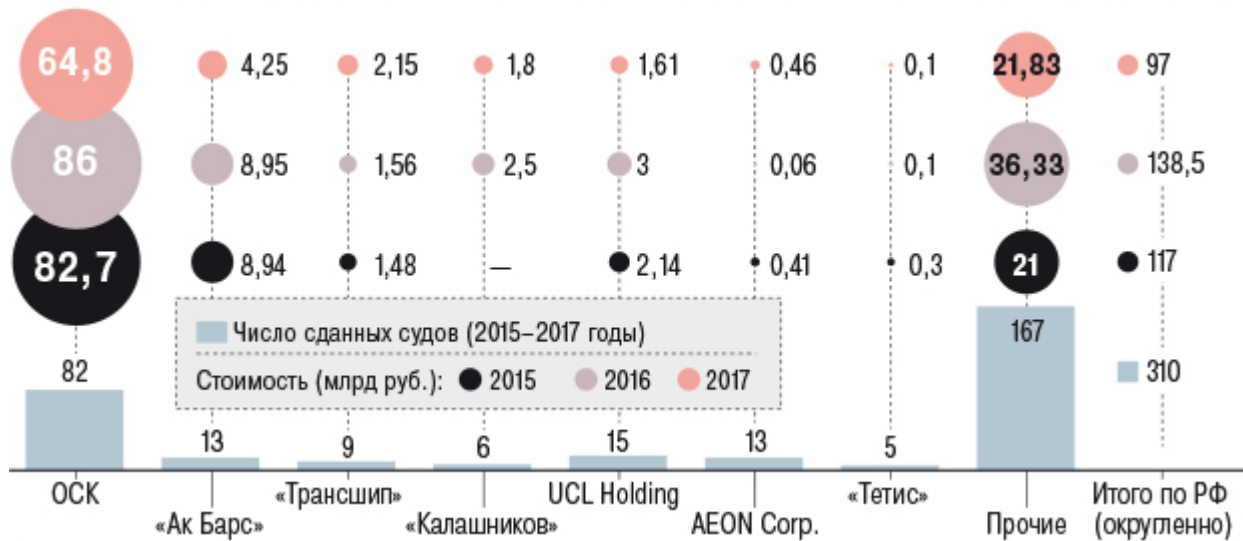
Наименование проекта	Исполнитель	Кол-во, ед.
Головной универсальный атомный ледокол проекта 22220 «Арктика»	ООО «Балтийский завод Судостроение»	1
Серийный универсальный атомный ледокол проекта 22220 «Сибирь», «Урал»	ООО «Балтийский завод Судостроение»	2
Головной плавучий энергетический блок (ПЭБ) проекта 20870 с реакторными установками КЛТ-40С «Академик Ломоносов» для плавучей атомной теплоэлектростанции, размещаемой в г. Певеке Чукотского автономного округа	ООО «Балтийский завод Судостроение»	1
Линейный дизельный ледокол мощностью около 25 МВт «Виктор Черномырдин»	ООО «Балтийский завод Судостроение»	1
Ледокольное судно обеспечения, проект AKER ARC 130 A	ПАО «ВСЗ»	2
Портовый ледокол AKER ARC 124 «Обь»	ПАО «ВСЗ»	1
Многофункциональное ледокольное судно снабжения платформ	Арктэк Хельсинки Шипьярд (Arctech Helsinki Shipyard Oy)	4
Танкер для перевозки газового конденсата	Арктэк Хельсинки Шипьярд (Arctech Helsinki Shipyard Oy)	1
Ледостойкая стационарная платформа № 1 (ЛСП)	АО «АСПО»	1
Крановое судно, проект UT755 L3X	АО «АСПО»	1
Судно снабжения для работ с ППБУ	ПАО «АСЗ»	2
Танкер-продуктовоз RST25	АО «ССЗ «Лотос»	2
Пассажирское круизное судно проекта PV 300 VD	АО «ССЗ «Лотос»	1
Быстроходное пассажирское судно проекта A45-2	АО «ХСЗ»	2
Судно на воздушной подушке СВП -50	АО «ХСЗ»	1
Танкер-продуктовоз RST27	ПАО «Завод «Красное Сормово»	5
Пассажирское круизное судно проекта PV 300	ПАО «Завод «Красное Сормово»	1
Пассажирское судно (катамаран) проекта 23290	АО «СНСЗ»	1
Рыбопромысловое судно проекта ST 16XL	ПАО «ВСЗ»	4
Траулер-сейнер проекта SK-3101R	АО «ПСЗ «Янтарь»	3
Многофункциональное сухогрузное судно проекта RSD 59	ПАО «Завод «Красное Сормово»	5
Паром CNF 11CPD	ПАО «АСЗ»	2

Источник: ОСК

В соответствии с данными Infoline, в 2017 году группа ОСК сохранило лидерство на российском рынке¹²⁴. Даже крупнейшие из прочих российских судостроительных компаний существенно отстают от лидера.

124

<https://www.kommersant.ru/doc/3569485?query=%D0%A1%D1%83%D0%B4%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5>



Источник: газета «Коммерсант», со ссылкой на рейтинг Infoline Shipbuilding Russia Top

Рис. 11. Производственные показатели крупнейших российских судостроительных компаний в 2015–2017 годах (учтены военные и гражданские суда, тоннажем выше 50 тонн)

Так, по данным Infoline, вторую строчку рейтинга крупнейших российских судостроительных компаний в последние годы стабильно занимает холдинг «Ак Барс», чьи объемы производства на порядок меньше, чем у лидера (см. рис. 11). Ключевым предприятием судостроительного дивизиона этого многопрофильного холдинга является АО «Зеленодольский завод им. А.М. Горького». При этом, как и в случае с ОСК, основным направлением деятельности предприятия является удовлетворение нужд ВМФ России¹²⁵. В феврале 2018 года на уровне руководства Татарстана было объявлено, что на базе АО «Холдинговая компания "Ак Барс"» будет создана отдельная судостроительная корпорация. В ее состав, помимо упомянутого выше завода, войдут Зеленодольское проектно-конструкторское бюро, Казанский завод «Электроприбор» (производство оптического и электронного оборудования), «Волготатсудоремонт» (судоремонт), «Ак Барс Металл» (производство строительных металлоконструкций) и «Адриа Винч Зеленодольск» (проектирование и производство высокотехнологичного оборудования для судостроительной отрасли, деревообрабатывающей и горнодобывающей промышленности)¹²⁶.

Третью строчку в рейтинге Infoline занимает компания «Трансшип» – вертикально интегрированный холдинг, включающий в себя конструкторское бюро, судостроительную верфь и судоходную компанию. Входящее в холдинг непосредственно судостроительное подразделение – расположенная на берегу Керченского пролива, между Черным и Азовским морями, судостроительная верфь «Краншип»¹²⁷. Предприятие специализируется на выпуске буксиров¹²⁸.

¹²⁵ http://www.abh.ru/index.php?page=static_page&DocID=117

¹²⁶ <http://tass.ru/v-strane/4955367>

¹²⁷ <http://transship-group.com/ru/#!/ru/companies/>

¹²⁸ <http://craneship.ua/ru/>

Расположившийся на четвертом месте, входящий в государственную корпорацию «Ростех» концерн «Калашников» специализируется на производстве малотоннажных судов военного и гражданского назначения длиной до 50 метров, в первую очередь, транспортно-десантных и штурмовых катеров. Основным судостроительным активом концерна является группа компаний «Рыбинская верфь». Помимо этого, компания владеет долей в АО «Судостроительный завод "Вымпел"». А в октябре 2017 года прошла информация, что концерн «Калашников» планирует получить 100%-ную долю в капитале судостроительного и судоремонтного завода «Верфь братьев Нобель»¹²⁹.

Что касается замыкающего ТОП-5 UCL Holding, то об этой компании мы уже писали выше, отмечая, что принадлежащий ей актив «Окская судоверфь» специализируется на производстве речных грузовых судов и во многом ориентирован на удовлетворение внутренних потребностей холдинга.

ОБЩИЕ ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ:

Текущее состояние российского рынка гражданских судов в целом ближе к стагнации, чем к развитию. И хотя в его отдельных сегментах, таких, например, как ледоколы и грузовые суда ледового класса, наблюдается рост спроса, обеспечивается он не естественными рыночными механизмами, а является следствием активной, оказываемой государством поддержки ряду связанных с рассматриваемым нами рынком приоритетных проектов. В первую очередь речь здесь идет об освоении Арктического шельфа и развитии судоходства по Северному морскому пути.

На рынке сохраняется высокая зависимость от импорта. И в последние годы в качестве приоритетного партнера России все более усиливает свои позиции одна из ведущих судостроительных держав в мире – Южная Корея. Согласно самой свежей на момент подготовки этого материала информации, именно с корейской компанией ENK Co., LTD¹³⁰ российской стороной велись переговоры о строительстве судостроительной верфи на Сахалине.

Практически все ключевые игроки рынка со стороны отечественных производителей реализованы в качестве горизонтальных и/или вертикальных холдинговых структур. Три из пяти крупнейших российских судостроительных компаний в качестве приоритетного направления своей деятельности называют производство военных судов. А оставшиеся две опираются на внутренний спрос. При этом наблюдается выраженная продуктовая дифференциация компаний. Дополнительно следует сказать и о том, что мы видим тенденции дальнейшего укрупнения самых больших из российских игроков и усиления их позиций на внутреннем рынке. По нашему мнению, это создает угрозу работе рыночных конкурентных механизмов, нарушение которой может привести к снижению с точки зрения интересов государства и потребителей эффективности работы российских судостроительных компаний.

¹²⁹ <https://www.kommersant.ru/doc/3429485>

¹³⁰ <https://sakhalin.info/news/150395>

4.3. Экспорт продукции российского судостроения

В соответствии с доступными на момент подготовки данного материала данными ITC Trade Map об объемах экспорта продукции судостроительной отрасли, соответствующей в международной классификации группе «Суда, лодки и плавучие конструкции», в 2016 году из России было экспортировано рассматриваемого вида продукции на сумму около 635 млн долл. США.¹³¹

Доля России в суммарном объеме мирового экспорта продукции судостроения по рассматриваемому году составила 0,5%. По сравнению с 2015 годом результат российских поставок на внешние рынки, по сведениям того же источника, сократился на 50%. Так или иначе, но в 2014–2016 годах доля России в мировом экспорте профильной продукции не превышала 1%. Несмотря на отсутствие данных о суммарном общемировом экспорте группы «Суда, лодки и плавучие конструкции» в 2017 году, ITC Trade Map опубликовали итоговые цифры по году по ряду стран, включая Россию. Согласно этим данным, российский экспорт судостроительной продукции увеличился по итогам 2017 года почти на 50%. Однако он все равно был существенно ниже уровня 2015 года. Таким образом, логично предположить, что положение России в структуре мирового экспорта по интересующему виду продукции изменилось мало.

Таблица 21. Экспортные поставки судов, лодок и плавучих конструкций, млрд долл. США

	2013	2014	2015	2016	2017
Мировой экспорт, всего	146,67	138,61	136,19	123,29	н/д
в т.ч. отгрузки из России	2,30	0,82	1,25	0,63	0,95
Доля России	1,6%	0,6%	0,9%	0,5%	н/д

Источник: ITC Trade Map

Данные Федеральной таможенной службы России также фиксируют рост экспортных поставок продукции отечественного судостроения. Однако между ITC Trade Map и ФТС РФ имеется существенное расхождение в оценках объемов этих поставок по итогам 2016 года. Так, если ФТС отчитывается об объеме поставок в 0,93 млрд долл. США, то ITC Trade Map приводит цифру в 0,63 млрд долл. США.

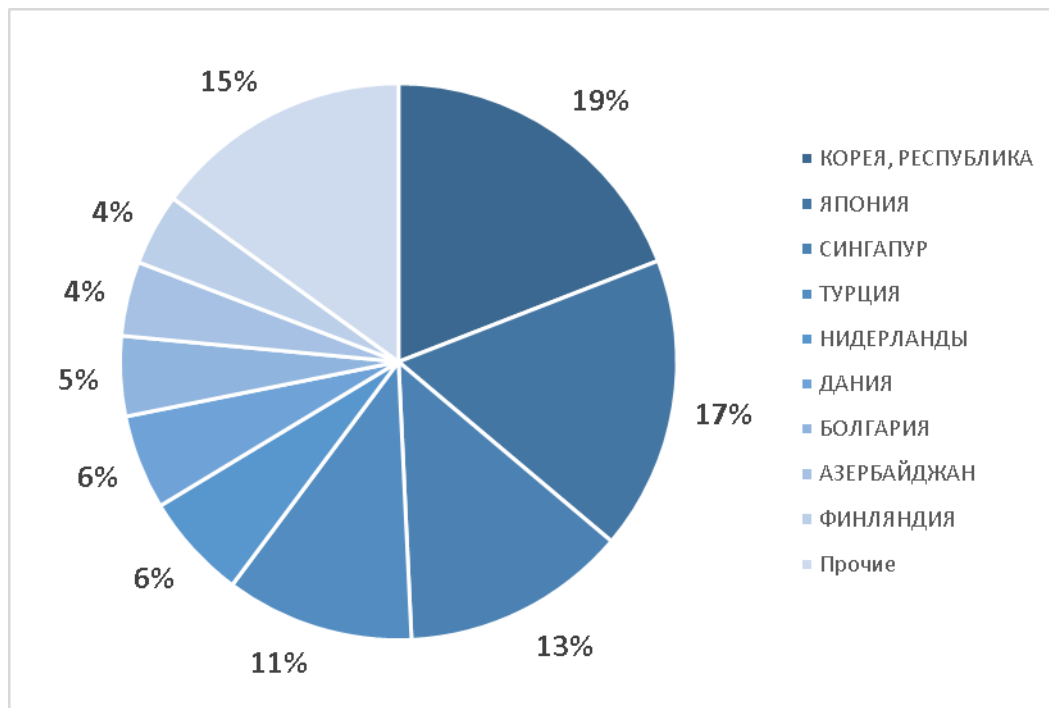
Таблица 22. Сопоставление данных об экспорте судов, лодок и плавучих конструкций у ФТС России и ITC Trade Map, млрд долл. США

	2015	2016	2017
ITC Trade Map	1,25	0,63	1,25
ФТС РФ	1,25	0,93	1,25
Расхождение	0	0,3	0

Источник: ITC Trade Map, ФТС РФ

¹³¹ По данным на 24.03.2018 г.

Если рассматривать географию поставок продукции российского судостроения, то, согласно информации ФТС, по итогам 2017 года 60% всего стоимостного объема экспортных поставок судов, лодок и плавучих конструкций из России пришелся всего лишь на четыре страны: Южную Корею, Японию, Сингапур и Турцию. Среди прочих стран заметным объемом поставок отличаются Турция, Нидерланды и Дания. Всего же по рассматриваемой группе продукции экспортные поставки в 2017 году осуществлялись более чем в 60 стран мира.



Источник: ФТС РФ

Рис. 12. Структура экспортных поставок судов, лодок и плавучих конструкций из России в разрезе стран назначения, в % на основе стоимостных данных

С точки зрения поставляемых продуктовых групп, основной объем экспорта продукции российского судостроения приходится на группу, соответствующую коду 8901 «Суда круизные, экскурсионные, паромы, грузовые суда, баржи и аналогичные плавучие средства для перевозки пассажиров или грузов» (63%). Кроме нее, практически весь оставшийся объем заняли группа 8906 «Суда прочие, включая военные корабли и спасательные суда, кроме гребных лодок» (24%) и группа 8904 «Буксиры и суда-толкачи» (11%). Доля прочих позиций ТН ВЭД не превысила 1%. В более глубокой детализации внутри кода 9801 фигурировали фактически лишь две позиции: 89012010 «Морские танкеры (54% внутри группы 9801) и 89019010 «Прочие грузовые и грузо-пассажирские плавучие средства морские» (46%). Что касается второй крупнейшей продуктовой группы 9806, то по ней детализации в открытом доступе нет.

Таблица 23. Структура экспорта судов, лодок и плавучих конструкций из РФ, по итогам 2017 года

Продуктовая группа с кодом ТН ВЭД	Объем поставки, млн долл. США	Доля группы
8901 – суда круизные, экскурсионные, паромы, грузовые суда, баржи и аналогичные плавучие средства для перевозки пассажиров или грузов	786,59	63%
8902 – суда рыболовные; плавучие базы и прочие плавучие средства для переработки и консервирования рыбных продуктов	4,52	0%
8903 – яхты и прочие плавучие средства для отдыха или спорта; гребные лодки и каноэ	5,72	0%
8904 – буксиры и суда-толкачи	137,75	11%
8905 – плавучие маяки, пожарные суда, земснаряды, плавучие краны и прочие плавучие средства, для которых судоходные качества являются второстепенными по сравнению с их основной функцией; доки плавучие; плавучие или работающие под водой буровые, или эксплуатационные платформы	11,19	1%
8906 – суда прочие, включая военные корабли и спасательные суда, кроме гребных лодок	296,53	24%
8907 – плавучие конструкции прочие (например, плоты, плавучие баки, кессоны, дебаркадеры, буи и бакены)	4,21	0%
8908 – суда и прочие плавучие средства, предназначенные на слом	1,72	0%
Общий итог	1248,24	100%

Источник: ФТС РФ

Важно отметить, что поставки в ставшую наиболее крупным внешним контрагентом России Южную Корею (доля 19%) в 2017 году увеличились в 2,6 раза. В соответствии с данными ФТС РФ, как непосредственно прирост, так и вообще основной объем экспорта был зафиксирован по продуктовой группе 8901 «Суда круизные, экскурсионные, паромы, грузовые суда, баржи и аналогичные плавучие средства для перевозки пассажиров или грузов». Однако мы не смогли в открытом доступе найти какую-либо информацию, касающуюся причин столь значительного прироста в Южную Корею российского экспорта. Общеизвестно, что судостроительная отрасль Республики Корея как объемно, так и технологически превосходит аналогичную отрасль в России.

При этом изначально именно один из ведущих корейских производителей – компания Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co., Ltd. (DSME) стала партнером ОСК на первом этапе реализации проекта строительства верфи в Приморском крае в 2009 году¹³². Но позже корейская компания вышла из проекта в связи с неопределенностью в отношении его финансирования российской стороной¹³³. Прекратив финансирование проекта, корейская сторона продолжила оказывать техническое содействие реализации проекта.

На сегодняшний день сотрудничество между двумя странами в сфере судостроения остается очень тесным. На состоявшейся 4 марта 2018 года встрече временно исполняющего обязанности губернатора Приморья Андрея Тарасенко и председателя Комитета по экономическому сотрудничеству на северном направлении при Президенте Республики Корея Сон Ен Гиля

¹³² <http://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/yuzhnaya-koreya-i-razvitie-shelfovogo-sudostroeniya-na-dalne/>

¹³³ http://shipbuilding.ru/rus/news/russian/2012/09/07/zvezda_dsme_money_070912/

говорилось, что такие крупные корейские компании, как «Самсунг» и «Хендэ» уже в течение многих лет являются партнерами реализации судостроительного проекта «Звезда». И были высказаны ожидания, что Корея и далее будет оставаться основным партнером строящейся верфи¹³⁴. Другим направлением сотрудничества является участие корейской стороны в проектах по производству и транспортировке сжиженного природного газа «Сахалин-1» и «Сахалин-2». В частности, в рамках взаимодействия в этой сфере была достигнута договоренность, что для транспортировки продукции «Ямал СПГ» на южнокорейских верфях будет построено 15 танкеро-газовозов¹³⁵. Таким образом, возвращаясь к произошедшему росту экспорта судостроительной продукции из России в Южную Корею, остается только сожалеть об отсутствии информации о причинах озвученного ФТС увеличения поставок.

Считаем необходимым отметить, что государством осознаются текущие (прежде всего, технологические) ограничения в возможностях более-менее быстрого наращивания экспорта продукции российского судостроения. И хотя общие для всего машиностроительного комплекса меры по поддержке экспорта (например, помощь в организации ярмарочно-выставочной деятельности) распространяются и на судостроительную отрасль, ставка на нее не делается. Так, по итогам состоявшегося 30 ноября 2016 года заседания президиума Совета при Президенте России по стратегическому развитию и приоритетным проектам был утверждён паспорт приоритетного проекта «Международная кооперация и экспорт в промышленности». В этом документе в качестве отраслей с высоким экспортным потенциалом были названы автомобилестроение, авиастроение, сельскохозяйственное и железнодорожное машиностроение. Судостроение получило более низкий приоритет¹³⁶.

Если говорить о фактической работе, связанной со стимулированием экспорта продукции российской отрасли судостроения, то о каких-то более-менее заметных ее результатах говорить пока преждевременно. Как известно, в 2015 году на правительственном уровне было принято решение о создании единого эффективного института развития, который должен был стать связующим звеном для бизнеса между существующими инструментами поддержки экспорта на всех этапах экспортного цикла. В декабре 2015 года были утверждены основные направления и план развития Российского экспортного центра (РЭЦ). А с февраля 2016 года с целью реализации принципа единого окна начался процесс функционального объединения РЭЦ с Российским агентством по страхованию экспортных кредитов и инвестиций (ЭКСПАР) и Росэксимбанком.

Тем самым произошла интеграция практически всех используемых государством инструментов поддержки экспорта, от нефинансовых и координационных до страхового покрытия, целевых кредитов и гарантий. И хотя несырьевой экспорт был объявлен приоритетным направлением для вновь образованной группы РЭЦ, достичь ощутимых подвижек в сфере судостроения сразу не получилось. В частности, отчет о деятельности группы РЭЦ за 2016 год показывает, что приоритетными направлениями поддержки стали химическая отрасль, металлургия, средства

¹³⁴ http://www.otvprim.ru/society/primorskij-kraj_05.03.2018_61857_respublika-koreja-rassmatrivaet-primorje-v-kachestve-osnovnogo-rossijskogo-partnera.html

¹³⁵ <https://topwar.ru/124367-zakaz-yuzhnokoreyskih-tankerov-ne-povredit-rossijskim-verfyam.html>

¹³⁶ <http://government.ru/news/25592/>

наземного транспорта, летательные и космические аппараты. Судостроение или водный транспорт в отчете не упоминались¹³⁷.

Как мы более подробно описываем это в главе, посвященной государственной политике, основным для отечественного судостроительного комплекса продуктовым направлением является экспорт военных кораблей. Однако начиная с 2014 года для России существенно осложнились обстоятельства, связанные с возможностями военно-технического сотрудничества и международной кооперации в части закупок и поставок продукции военного и двойного назначения. Одним из наиболее показательных примеров этого является отказ Украины поставлять России газотурбинные установки производства ГП «Зоря-Машпроект», которыми должны были оснащаться новые российские военные фрегаты. Как писала в апреле 2017 года газета «Ведомости», замещающее производство решено было организовать на НПО «Сатурн» (г. Рыбинск), где был открыт сборочно-испытательный комплекс газотурбинных агрегатов двигателей кораблей Военно-морского флота, включающий в себя сборочный цех и испытательный стенд¹³⁸. При этом еще осенью 2016 года в Индии был подписан пакет документов по военно-техническому сотрудничеству с Россией. В рамках данного пакета предусматривалось заключение контракта на поставку для ВМС Индии фрегатов проекта 11356. Однако итоговое соглашение так и не было подписано. Одной из причин этого стало то, что индийская сторона настаивала на установке именно украинских турбин¹³⁹. Так или иначе, но в ноябре 2017 года договоренность еще достигнута не была¹⁴⁰.

В целом же проблема полноценного импортозамещения двигателей для больших военных судов будет решена, как писали «Ведомости» со ссылки на свои источники в среде экспертов, в течение пяти лет. Очевидно, что это накладывает ограничения на возможности наращивания российского экспорта военных кораблей в ближайшие годы.

ОБЩИЕ ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ:

Из представленного материала видно, что позиции России как экспортера судостроительной техники остаются довольно слабыми. Основными причинами этого мы считаем, с одной стороны, то, что мировой рынок в настоящее время находится в состоянии избытка предложения, а с другой стороны, то, что негативное влияние оказывает имеющееся техническое отставание российской судостроительной отрасли от наиболее развитых из ее конкурентов среди других стран. Правительством адекватно оценивается текущее положение. И сегодняшний акцент на строительстве современных верфей и ликвидации технического отставания от передового мирового опыта является, по нашему мнению, правильной стратегией. Которая, в случае своей успешной реализации, должна стать базисом для развития экспорта в среднесрочной и долгосрочной перспективах.

¹³⁷ <https://2016.exportcenter.ru/eksimbank/rec-group>

¹³⁸ <https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2017/04/26/687421-ribinskii-zavod-dvigateli>

¹³⁹ <http://www.arms->

[expo.ru/news/vzaimodeystvie/vopros_stoimosti_postroyki_novykh_fregatov_proekta_11356_dlya_vms_indii_poka_ne_sogl_asova/](http://www.arms-expo.ru/news/vzaimodeystvie/vopros_stoimosti_postroyki_novykh_fregatov_proekta_11356_dlya_vms_indii_poka_ne_sogl_asova/)

¹⁴⁰ <https://flotprom.ru/2017/%D0%AF%D0%BD%D1%82%D0%B0%D1%80%D1%8C26/>

5. ОЦЕНКА ПЕРСПЕКТИВ РОССИЙСКОГО РЫНКА СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ НА БЛИЖАЙШИЙ ПЕРИОД

Как и в большинстве прочих отраслей российского машиностроительного комплекса, в сегменте отечественного судостроения прогнозирование является задачей неблагодарной и трудноисполнимой. Общим с другими отраслями машиностроения в этом смысле является факт, что даже на краткосрочные перспективы судостроения оказывает влияние большое число внешних политических и экономических факторов. Также для всего российского машиностроения характерно то, что как состояние связанных с ним отраслей, так и состояние внутреннего рынка в значительной степени определяется уровнем государственного регулирующего участия и поддержки. Для отечественного судостроения это характерно даже в большей мере, чем, например, для автомобилестроения. Причина – в большей концентрации как производителей, так и потребителей судостроительной продукции. Соответственно, и конкурентные рыночные механизмы изначально работают тут не так эффективно, как на тех рынках, где имеется массовое производство и потребление. Опять же, как мы это описывали в посвященной российскому рынку главе данного обзора, основной объем спроса сосредоточен либо напрямую у государства (как в случае с гособоронзаказом), либо у тесно связанных с ним компаний (как в случае с проектом освоения Арктического шельфа). Из этого закономерно следует, что определяющим для будущего состояния отрасли и рынка будет возможность государства оказывать поддержку отечественному судостроению и обеспечивать спрос на его продукцию. И хотя заинтересованность государства в этом очевидна, его возможности по реализации задуманного вызывают вопросы. Как известно, в настоящий момент развитие отечественной судостроительной отрасли определяется государственной программой Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013–2030 годы». В рамках программы предусмотрены ежегодные бюджетные ассигнования, объем которых прописан в тексте рассматриваемого документа. Однако их суммы с момента принятия программы уже неоднократно менялись (о чем мы писали выше). Соответственно менялись и целевые показатели программы. Последние на момент подготовки этого материала изменения были внесены соответствующим постановлением правительства в марте 2018 года¹⁴¹. К тому же отечественными предприятиями, что также было отмечено нами выше, хронически не выполняются запланированные поставки в рамках гособоронзаказа. Об этом неоднократно упоминалось в СМИ¹⁴².

На сегодняшний день дополнительную неопределенность вносит и все усиливающийся режим санкций, который введен в отношении России рядом стран. Для отечественной промышленности это означает ограничение доступа к целому ряду необходимой продукции и технологий, замещение которых требует, как минимум, дополнительного времени.

В условиях описанной высокой неопределенности большого числа значимых факторов, подготовка осмысленного прогноза крайне сложна, если вообще возможна. В рамках данного отчета мы можем лишь оценить перспективы складывавшегося до настоящего времени на рынке и в отрасли тренда, сопоставив их с ближайшими планами в отрасли, а также вероятностью их своевременной реализации.

¹⁴¹ <http://docs.cntd.ru/document/556988118>

¹⁴² <https://utro.ru/articles/2016/12/23/1310246.shtml>

Что касается ожиданий на 2018 год, то на прошедшей 18 апреля этого же года коллегии Минпромторга РФ главой министерства Денисом Мантуровым был сделан доклад, в котором говорилось, что в текущем году российские судостроители сдадут заказчикам 109 единиц кораблей, судов и плавсредств. 45 единиц будут построены в рамках гособоронзаказа и военно-технического сотрудничества, 64 единицы флота будут переданы гражданским заказчикам¹⁴³.

Среди важнейших событий кораблестроения, ожидаемых в 2018 году, Денисом Мантуровым были названы завершение строительства головного фрегата проекта 22350 на Северной верфи и головного большого десантного корабля проекта 11711 на ПСЗ «Янтарь».

Что касается гражданского судостроения, то в этом сегменте планируется завершение строительства головного и первого серийного ледоколов проекта Aker ARC 130A на Выборгском СЗ, головного траулера-сейнера проекта SK-3101R на ПСЗ «Янтарь» и двух судов снабжения проекта 22420 на Амурском СЗ.

Приведенную выше информацию дополняют слова главы агентства «Infoline-Аналитика» Михаила Бурмистрова, который заметил, что на 2018–2019 годы запланирована сдача более 190 судов и кораблей тоннажем более 50 тонн — общей стоимостью более 400 млрд руб. (из них около 100 военных). В соответствии с оценками Бурмистрова, в денежном соотношении на военное кораблестроение придется около 70%, в тоннаже — около 40–45%. По версии руководителя Infoline, крупнейшими сданными заказами 2018 года будут два танкера RST25 для ООО «Волготранс» по 15 тыс. тонн каждый (строятся на СЗ «Лотос») и ледокол Aker ARC 130A «Александр Санников» для «Газпром нефти» на 13 тыс. тонн (строится Выборгским СЗ). В военном кораблестроении планируется сдача подлодки проекта 955А «Борей» «Князь Владимир» (проходит испытания) и проекта 09852 «Белгород» (строится на «Севмаше», хотя, как говорит эксперт, вероятнее всего, сдача будет перенесена с 2018 на 2019 год)¹⁴⁴.

Как известно, для отечественного судостроения характерна ситуация, когда уже заявленные планы по завершению строительства переносятся на более поздний срок. Так, издание «Коммерсант» писало, что в 2016 году не были достигнуты плановые значения по показателю «увеличение объема выпуска гражданской продукции российского судостроения в денежном выражении по отношению к 2011 году». Он должен был достигнуть 95%, а фактически составил 69%. Объем выпуска гражданской продукции также не достиг плановых значений и вместо 115 тыс. тонн водоизмещения составил 107 тыс. тонн¹⁴⁵. Кстати, хроническое отставание характерно и для крупных инвестиционных проектов, связанных с развитием производственных мощностей в отечественном судостроении. В частности, в первой половине 2017 года экспертами указывалось на явное отставание по реализации проекта «Звезда»¹⁴⁶. Здесь важно отметить, что трудности с реализацией упомянутого проекта были и ранее. Так, если в 2009 году на старте проекта «Звезда» для его осуществления было создано совместное предприятие Объединенной судостроительной корпорации и корейского концерна Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co., Ltd., то уже в

¹⁴³ <http://sudostroenie.info/novosti/22729.html>

¹⁴⁴ <https://www.kommersant.ru/doc/3569485>

¹⁴⁵ <https://www.kommersant.ru/doc/3268016>

¹⁴⁶ <https://www.kommersant.ru/doc/3268016>

2012 году корейская компания вышла из проекта. Причиной этого была названа неопределенность в отношении его финансирования российской стороной¹⁴⁷.

Учитывая все, что было сказано выше, мы склоняемся к тому, что в ближайшие два года наиболее вероятным будет инерционный сценарий, подразумевающий дальнейшее снижение объемов производства судов на российских верфях. При этом приведенные выше цифры из выступления Дениса Мантурова говорят о том, что темпы снижения объемов строительства в 2018 году даже ускорятся, по сравнению с тем трендом, который наблюдался в предыдущие несколько лет¹⁴⁸.

Мы постарались учесть все описанные факторы, и наша оценка объемов выпуска судов на российских верфях в ближайшие два года выглядит следующим образом:

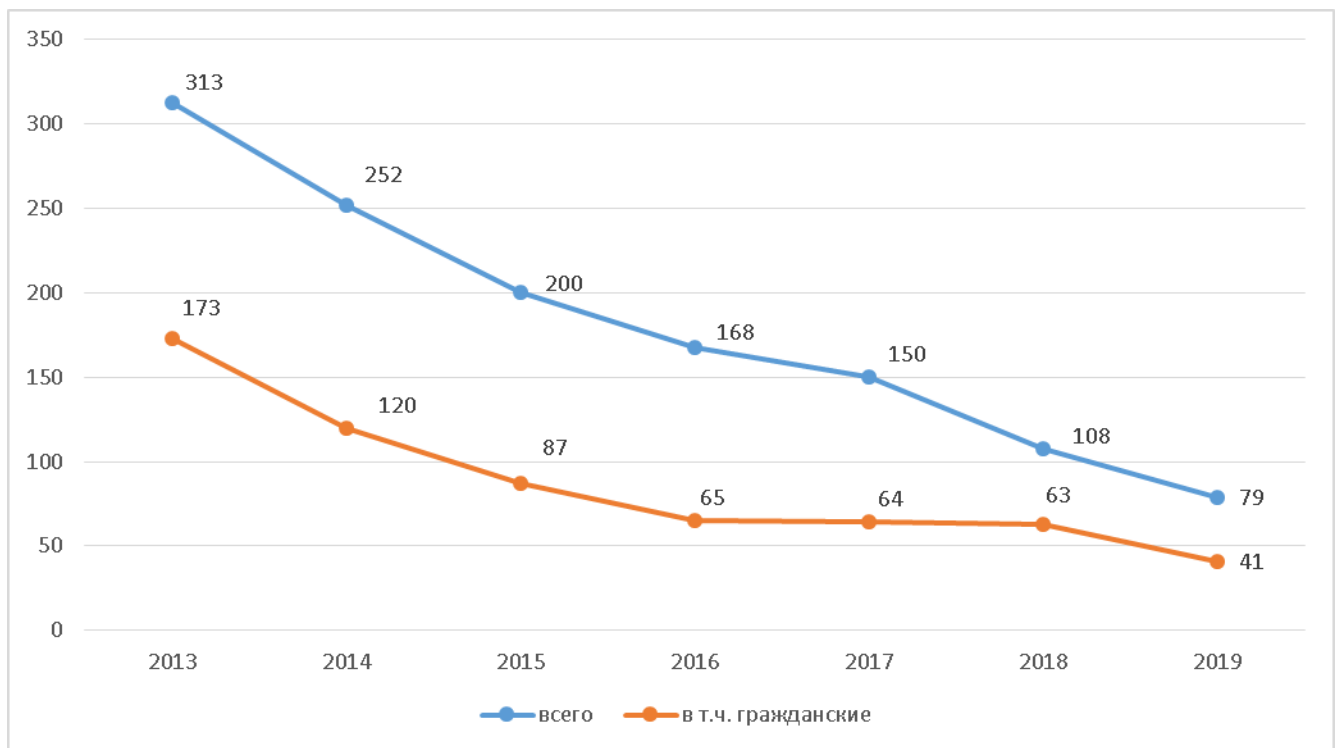


Рис. 13. Фактическая и прогнозная динамика выпуска судов на российских верфях, единиц техники

¹⁴⁷ http://shipbuilding.ru/rus/articles/shelf_dfo/

¹⁴⁸ В соответствии с информацией INFOLine

ПРИЛОЖЕНИЕ

Отдельные моменты, касающиеся методологии оценок рыночной динамики и статистического учета в судостроительной отрасли

Судостроительная отрасль и рынок имеют свои ярко выраженные особенности, касающиеся методологии оценки их состояния и складывающихся на них тенденций. Причиной этому служат те отличия продукции судостроения, которыми она выделяется по сравнению с продукцией прочих отраслей машиностроения. Во-первых, это более длительный цикл производства и эксплуатации изделия. При этом значительные сроки требуются как на разработку, так и непосредственно на изготовление нового корабля. В среднем судно строится несколько лет. Соответственно, если в текущий год произошла интенсификация активности на рынке, то по показателям завершенного на конец года строительства мы этого, скорее всего, не увидим. Поэтому традиционно экспертами отслеживаются как минимум два рыночных параметра: состоявшиеся закладки строительства новых судов и спуски на воду, соответствующие вводу в эксплуатацию. Во-вторых, уже в силу особенностей водного транспорта вообще, где практически отсутствуют издержки на путевую инфраструктуру (судам не нужны рельсы или шоссе), экономика эксплуатации судна тесно связана с его вместимостью. И именно поэтому, как мы уже отмечали в основном тексте отчета, судостроение идет путем создания судов все большего размера. Таким образом, наравне с простыми количественными оценками, когда, например, результаты деятельности отрасли оцениваются количеством сданных в эксплуатацию судов, активно используются и оценки по тоннажу выпущенной техники.

Здесь также имеются свои нюансы. Наиболее распространенной в мировой практике является оценка по т.н. тоннам дедвейта.

Дедвейт (англ. deadweight) — величина, равная сумме масс переменных грузов судна, измеряемая в тоннах, то есть сумма массы полезного груза, перевозимого судном, массы топлива, масла, технической и питьевой воды, массы пассажиров с багажом, экипажа и продовольствия. Дедвейт представляет собой разность между полным водоизмещением и водоизмещением порожним.

В российских изданиях часто встречается другая величина – регистровая тонна.

Регистровая тонна (англ. register ton) (брутто-регистровая тонна) — единица объема, равная 100 кубическим футам, то есть 2,83 м³. Регистровыми тоннами ранее, до вступления в силу Конвенции по обмеру судов 1969 года, измерялся общий объем судна и объем помещений, которые могли быть заняты под полезный груз. В регистровых тоннах исчислялся:

брутто-регистровый тоннаж (БРТ; валовая регистровая вместимость судна; англ. gross registered tonnage, GRT или GT) — вместимость судна, вычисляемая на основе данных обмера внутренних помещений судна (как трюмов, так и надпалубных надстроек, используемых для перевозки груза и пассажиров);

нетто-регистрационный тоннаж (НРТ; чистая регистрационная вместимость судна; англ. net registered tonnage, NRT или NT), *равный брутто-регистрационному тоннажу за вычетом объёма помещений, не предназначенных для перевозки грузов и пассажиров.*

В тех отчетах и аналитических материалах, которые носят узкоспециализированный характер и посвящены исключительно судостроительному рынку или отрасли, объем выпуска новых судов чаще всего указывается в тоннах дедвейта, притом не только по завершеному строительству, но и по закладке. Там же, где судостроение рассматривается в комплексе с прочими отраслями, учет обычно унифицирован и предполагает количество единиц сданной в эксплуатацию (выпущенной) техники и ее заявленную стоимость. По крайней мере, доступная нам статистика представлена именно в таком разрезе.

Что касается других аспектов учета данных, то на сегодняшний день для оценки емкостных характеристик глобального рынка либо крупных региональных рынков судостроительной продукции чаще всего учитывается выпуск судов с тоннажем более 20 тыс. тонн дедвейта. В частности, именно так в своих отчетах представляет информацию агентство INFOline, использующее такую отсечку вслед за ведущими, специализирующимися на исследованиях судостроительного рынка мировыми агентствами.

При подготовке обзора нами преимущественно использовались данные Федеральной службы государственной статистики (Росстат), Министерства промышленности и торговли РФ, информационного агентства INFOline. Дополнительно мы обращались к данным, опубликованным непосредственно самими компаниями-производителями. В первую очередь, речь идет о доминирующем игроке российского рынка – корпорации ОСК. Что касается информации о внешнеторговых операциях, то в качестве источника информации нами были использованы данные ФТС России и соответствующих статистических подразделений Организации объединенных наций.

На момент написания обзора последним полностью завершенным годом был 2017 год, ставший первым, когда статистический учет осуществлялся Росстатом в соответствии с новым Общероссийским классификатором видов экономической деятельности (ОКВЭД 2)¹⁴⁹. До того действовал Общероссийский классификатор видов экономической деятельности ОК 029-2001 (ОКВЭД)¹⁵⁰.

В соответствии с последним из упомянутых классификаторов, в Росстате деятельность предприятий российской судостроительной отрасли учитывалась в разрезе следующей группировки кодов:

Код ОКВЭД	Наименование вида деятельности
35.11	Строительство и ремонт судов
35.11.9	Предоставление услуг по ремонту, техническому обслуживанию судов и переоборудованию судов
35.11.1	Строительство судов Эта группировка включает: - строительство военных кораблей - строительство судов для грузовых и пассажирских перевозок: строительство круизных судов,

¹⁴⁹ <https://www.consultant.ru/law/hotdocs/46716.html>

¹⁵⁰ http://base.garant.ru/185134/#block_400

Код ОКВЭД	Наименование вида деятельности
	<p>паромов, танкеров, транспортных, грузовых и пассажирских судов</p> <ul style="list-style-type: none"> - строительство промысловых судов и прочих судов специального назначения: рыболовных судов, судов - рыбозаводов и прочих судов для обработки и консервирования рыбных продуктов, буксиров и толкачей, земснарядов, плавучих маяков, пожарных катеров, плавучих кранов и прочих судов специального назначения - строительство плавучих и погружных платформ для бурения и эксплуатации скважин - строительство прочих плавучих средств: плавучих баков, причалов, кессонов, буев и бакенов <p>Эта группировка не включает:</p> <ul style="list-style-type: none"> - производство гребных винтов, см. Код ОКВЭД 28.75.26 - производство судовых двигателей, см. Код ОКВЭД 29.11.1 - производство судовых навигационных средств, см. Код ОКВЭД 33.20 - производство автомобилей - амфибий, см. Код ОКВЭД 34.10.2 - производство надувных лодок и плотов, см. Код ОКВЭД 35.12

Наиболее доступным, с точки зрения опубликованных статистических данных, является агрегированный код 35.11 «Строительство и ремонт судов». Информация по более глубокому коду 35.11.1 «Строительство судов» встречается лишь по очень ограниченному перечню показателей. Поэтому нами, чтобы сохранить единый базис анализа, использовались данные лишь по первому из упомянутых кодов.

Как мы уже сказали, начиная с 2017 года произошел переход на новый классификатор видов экономической деятельности. В нем произошли заметные изменения, касающиеся группировки и учета показателей деятельности судостроительной промышленности. Теперь агрегированным кодом, охватывающим деятельность рассматриваемой нами отрасли, стал код 30.11 «Строительство кораблей, судов и плавучих конструкций». Содержательно он охватывает следующую детализацию:

Код ОКВЭД2	Наименование вида деятельности
30.1	Строительство кораблей, судов и лодок
30.11	<p>Строительство кораблей, судов и плавучих конструкций</p> <p>Эта группировка включает:</p> <ul style="list-style-type: none"> - строительство кораблей; - строительство судов: пассажирских, грузовых, танкеров, ледоколов, газозовов, рефрижераторов, буксиров, толкачей и т.д.; - строительство судов для добычи (вылова) рыбы и перерабатывающих плавучих рыбозаводов; - строительство транспортных средств на воздушной подушке, за исключением судов для спорта и отдыха; - строительство подводных аппаратов: спасательных, исследовательских и специального назначения; - строительство буровых платформ, плавучих или расположенных на воде; - строительство плавсредств: плавучих доков, понтонов, кессонов для подводных работ, плавучих или наземных пристаней, бакенов, плавучих резервуаров, барж, маяков, плавучих кранов, надувных плотов, не предназначенных для целей отдыха и т.д.; - строительство морских плавучих платформ и конструкций для подготовки к пуску и запуску ракет космического назначения (морской старт); - производство составных частей конструкций корпусов кораблей, судов и плавсредств; - строительство судов технического флота (землеснаряды, землесосы и т.д.)

Код ОКВЭД2	Наименование вида деятельности
	<p>Эта группировка также включает:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ремонт и техническое обслуживание судов в заводских условиях <p>Эта группировка не включает:</p> <ul style="list-style-type: none"> - производство комплектующих изделий для судов: производство парусов, см. 13.92; - производство судовых винтов и лопастей, см. 25.99; - производство железных или стальных якорей, см. 25.99; - производство судовых двигателей, см. 28.11; - производство навигационного оборудования для судов, см. 26.51; - производство осветительного оборудования для судов, см. 27.40; - производство наземно-водных автотранспортных средств, см. 29.10; - производство надувных плотов и лодок для спорта и отдыха, см. 30.12; - специализированный ремонт, технический уход и содержание кораблей, судов и плавучих конструкций, см. 33.15; - демонтаж кораблей и судов, см. 38.31

Как видно из представленной выше информации, в новой редакции ремонт судов в заводских условиях не выделяется в отдельную группировку.

Однако главное то, что данные Росстата ни по коду 30.1, ни по коду 30.11 в открытом доступе в системе ЕМИСС в настоящее время практически не представлены. И это серьезно осложняет возможности для оценки текущего состояния отрасли.

Учет внешнеторговых операций по рассматриваемой нами продуктовой группе ведется в соответствии с классификацией ТН ВЭД, где интересующей нас технике отведен агрегированный код 89 «Суда, лодки и плавучие конструкции». В более глубокой детализации код выглядит следующим образом:

Код ТН ВЭД	Наименование продуктовой группы
8901	Суда круизные, экскурсионные, паромы, грузовые суда, баржи и аналогичные плавучие средства для перевозки пассажиров или грузов
8902	Суда рыболовные; плавучие базы и прочие плавучие средства для переработки и консервирования рыбных продуктов
8903	Яхты и прочие плавучие средства для отдыха или спорта; гребные лодки и каноэ
8904	Буксиры и суда-толкачи
8905	Плавучие маяки, пожарные суда, земснаряды, плавучие краны и прочие плавучие средства, для которых судоходные качества являются второстепенными по сравнению с их основной функцией; доки плавучие; плавучие или работающие под водой буровые или эксплуатационные
8906	Суда прочие, включая военные корабли и спасательные суда, кроме гребных лодок
8907	Плавучие конструкции прочие (например, плоты, плавучие баки, кессоны, дебаркадеры, буи и бакены)
8908	Суда и прочие плавучие средства, предназначенные на слом

Хотя это и указывается нами в основном тексте отчета, еще раз отметим, что начиная с 2016 года, данные по соответствующей коду 8906 продуктовой группе отсутствуют. Очевидно, это связано с произошедшим ужесточением требований секретности по всему, что касается военно-промышленного комплекса страны.