

УДК 332.14

## ***СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ***

***Митус А.А.***

*к.э.н., доцент,*

*Севастопольский государственный университет,*

*Севастополь, Россия*

***Никитина П.В.***

*студент,*

*Севастопольский государственный университет,*

*Севастополь, Россия*

### **Аннотация**

Российская Федерация, обладая уникальным природно-климатическим и ресурсным потенциалом, создает колоссальные возможности для развития судостроительной отрасли в стране. Состояние российской судостроительной отрасли сильно зависит от экономического развития страны. Ведущие промышленные предприятия отрасли должны наладить взаимосвязь с научно-исследовательскими предприятиями и проектно-конструкторскими бюро, перенимать опыт мировых лидеров судостроения. Главной спецификой российского судостроения является наукоёмкость отрасли с высокой долей государственного участия и государственных контрактов, что определяет низкие показатели производительности и рентабельности отрасли.

**Ключевые слова:** судостроительная отрасль, Объединенная судостроительная корпорация, научно-технический потенциал, гражданское судостроение, оборонный заказ

***STATE AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF THE  
SHIPBUILDING INDUSTRY IN THE RUSSIAN FEDERATION***

***Mitus A.A.***

*Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,*

*Sevastopol State University,*

*Sevastopol, Russia*

***Nikitina P.V.***

*student,*

*Sevastopol State University,*

*Sevastopol, Russia*

**Abstract**

The Russian Federation possessing a unique natural, climatic and resource potential, creates tremendous opportunities for the development of the shipbuilding industry in the country. The state of the Russian shipbuilding industry is highly dependent on the country's economic development. Leading industrial enterprises of the industry should establish a relationship with research enterprises and design bureaus, adopt the experience of world leaders in shipbuilding. The main specificity of the Russian shipbuilding industry is the science intensity of the industry with a high share of government participation and government contracts, which determines the low productivity and profitability of the industry.

**Keywords:** shipbuilding industry, United Shipbuilding Corporation, scientific and technical potential, civil shipbuilding, defense order

Судостроение - одна из стратегических отраслей российской экономики, обеспечивающая обороноспособность страны. Актуальность исследования

определяется высокой наукоёмкостью и техническим потенциалом, а также уникальностью анализируемой отрасли.

Важность развития судостроения обусловлена также возможностью мультипликативного эффекта в экономике в связи с ее влиянием на смежные отрасли, что обусловлено необходимостью поддержания необходимых компетенций в металлургии, машиностроении и других высокотехнологических производствах [1].

По мнению к.т.н. ЦНИИ Венкова В.В. чтобы обеспечить динамичное развитие судостроительной промышленности России на основе сохраненных возможностей необходимы воля, единение интересов, серьезная реструктуризация производства, комплексное техническое перевооружение, вовлечение в процессы анализа и управления экономических методов и современных управленцев [1].

Осипов В.А., Астафурова И.С. и Жилина Л.Н. считают, что важнейшим условием обеспечения стратегического развития предприятий судостроительной и судоремонтной отраслей, является научное обоснование перспективных направлений повышения их конкурентоспособности, определение эффективных механизмов развития стратегически значимых секторов отечественного судостроительного комплекса, обладающего значительным технологическим, производственным и интеллектуальным потенциалом [2].

Целью исследования является анализ состояния судостроительной отрасли, тенденций и перспектив ее развития в Российской Федерации за 2012-2020 гг. с учетом статистических данных и материалов аналитиков информационного агентства INFOLine Shipbuilding Russia TOP и ITC TRADE MAP.

Российская Федерация, обладая уникальным природно-климатическим и ресурсным потенциалом, создает колоссальные возможности для развития судостроительной отрасли в стране. Так, Россия обладает примерно 40 тыс. км береговой черты и 100 тыс. км внутренних водных путей, российский морской

Вектор экономики | [www.vectoreconomy.ru](http://www.vectoreconomy.ru) | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

шельф располагает 25 % мировых запасов углеводородного сырья, а значительная доля внешней торговли страны обслуживается морским транспортом. Совокупность данных факторов позволяет сделать вывод о том, что отечественная судостроительная отрасль занимает особое место в обеспечении национальной безопасности России.

За последние годы состояние российского судостроения в гражданском сегменте характеризуется нестабильным объемом производства. На рисунке 1 показана общая динамика судостроения в России за 2012-2018 гг.

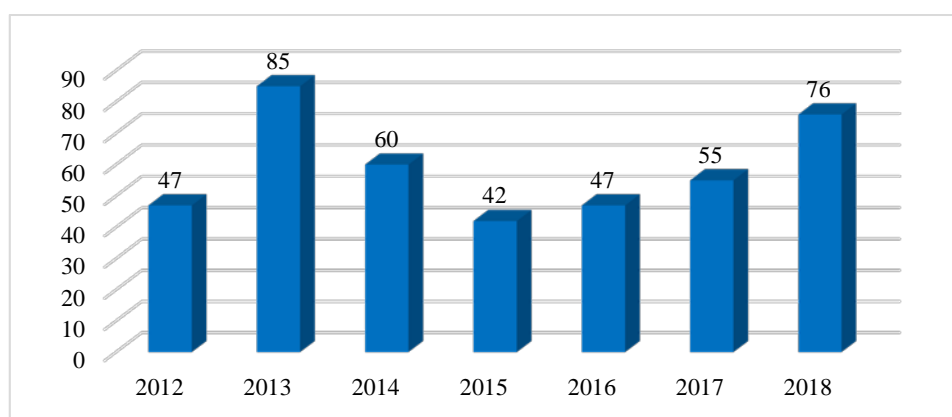


Рис. 1 – Динамика российского гражданского судостроения по количеству построенных судов в 2012-2018 гг. [3]

Анализ динамики судостроения в России показывает, что в 2015-2016 гг. произошло резкое снижение производства в связи с экономическим кризисом и снижением государственного финансирования, однако к 2018 году объем производства вырос. Этому способствовало увеличение государственной поддержки отрасли.

Судостроение в России характеризуется сильной зависимостью от государственной помощи (что наблюдается и в других странах – лидерах мирового судостроения). Одновременно усиливается участие государства в управлении отраслью. С 2007 года в соответствии со «Стратегией развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую

перспективу» [7]. Курс на консолидацию отрасли и формирование контура управления ведущими предприятиями реализуется путем создания государственной судостроительной компании АО «Объединенная судостроительная корпорация» (далее – ОСК), на долю которой приходится более 80% продукции российского судостроения. В состав ОСК входит 41 предприятие, в которых работает более 87 тысяч сотрудников.

Информационное агентство INFOline на 2 квартал 2019 года составило рейтинг 10 крупнейших судостроительных верфей (INFOline Shipbuilding Russia TOP) [4]. Данный рейтинг составлен на основе ранжированных данных по объему сдачи судов, как в натуральном, так в и денежном эквиваленте, данных о портфеле реализуемых заказов и данных, характеризующие финансовые показатели. Стоит отметить, что рейтинг INFOline Shipbuilding Russia TOP ежегодно публикуется ведущими средствами массовой информации и является наиболее авторитетным на российском судостроительном рынке. Представим этот рейтинг на рисунке 2.

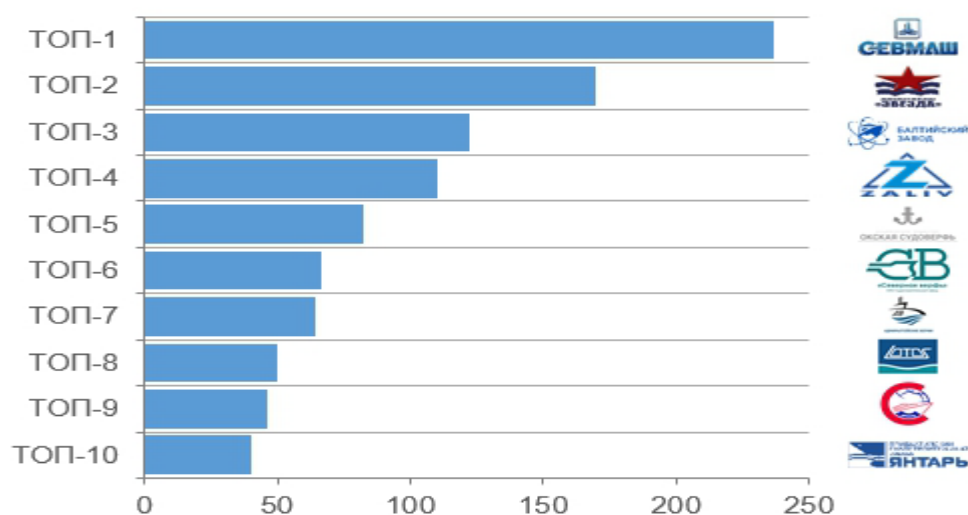


Рис. 2 – Рейтинг 10 лучших верфей по совокупному тоннажу, выполняемых по состоянию на II квартал 2019 года заказов, тыс. тонн

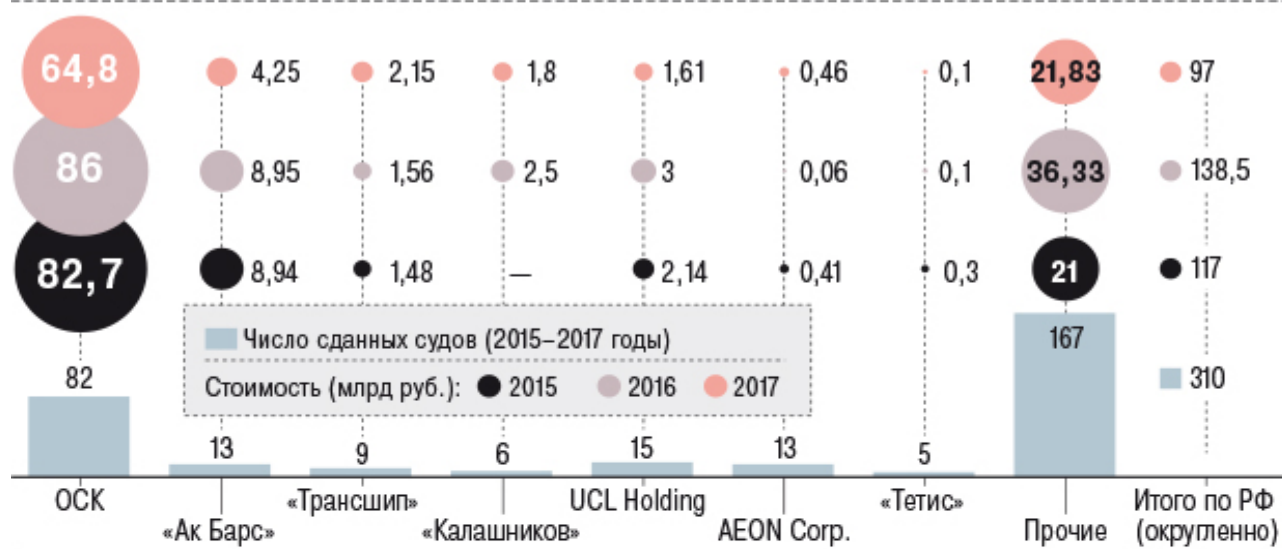
На рисунке 2 можно увидеть 10 предприятий-лидеров судостроительной отрасли по критерию показателя совокупного тоннажа заказов, выполняемых на 2 квартал 2019 года. Стоит отметить, что из перечисленных 10 предприятий, вошедших в рейтинг, 7 – входят в состав АО «ОСК», у которого 100% акций находится в федеральной собственности. Предприятия, вошедшие в данный рейтинг, выполняют 75% судостроительных заказов, находящихся в активной фазе строительства.

Позиции российского судостроения на мировом рынке в последние годы (по статистическим данным ITC TRADE MAP) колеблются от 0,2 до 0,5%, поэтому российские верфи имеют шансы увеличить долю рынка. Эксперты прогнозируют рост мирового судостроения в среднем на 2% в год до 2023 гг., при этом наиболее востребованными будут высокотехнологичные суда, в том числе для транспортировки и добычи углеводородов, на производство которых будут направлены усилия государства.

Как следует из рейтинга «Infoline-Аналитики» Infoline Shipbuilding Russia Top, представленном на рисунке 3, по тоннажу и стоимости сданных судов лидерство сохранила государственная Объединенная судостроительная корпорация (ОСК): на нее приходится 67% заказов (64,8 млрд руб.) тоннажем 121,2 тыс. тонн. Год назад эти показатели у ОСК были ниже — 62% в стоимости (86 млрд руб.) и 115 тыс. тонн. На первый квартал 2018 года у корпорации в стадии строительства более 100 судов на 950 млрд руб. тоннажем более 700 тыс. тонн.

Вторую строчку рейтинга занимает холдинг «Ак Барс»: сдано судов на 4,3 млрд руб., портфель заказов — более 150 млрд руб. Четвертое место после «Трансшипа» занял со сданными заказами на 1,8 млрд руб. новый игрок рынка — «Калашников». Концерн в 2016–2017 годах получил Рыбинскую верфь и СЗ «Вымпел», покупает «Верфь братьев Нобель», ведет переговоры по Сосновскому СЗ (ожидается вхождение в «Ростех» и передача в управление «Калашникову» феодосийского «Моря»).

**КРУПНЕЙШИЕ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ КОМПАНИИ РФ** ИСТОЧНИК: INFOLINE SHIPBUILDING RUSSIA TOP.



**ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ ПОСТРОЕННЫХ В РФ СУДОВ (МЛРД РУБ.)**

ИСТОЧНИК: INFOLINE SHIPBUILDING RUSSIA TOP.

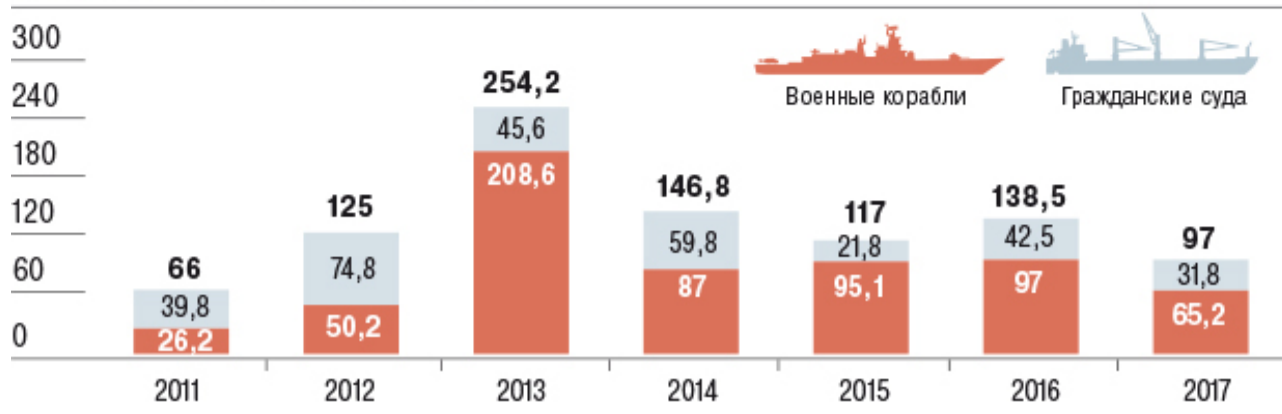


Рис. 3 – Производство судов в Российской Федерации [16]

Далее рассмотрим текущее состояние внутреннего сегмента рынка военной и гражданской судостроительной структуры для определения приоритетных и перспективных направлений развития для российских судостроительных предприятий.

Объемы внутреннего рынка военного судостроения полностью зависят от государственной политики в области военного развития. Исторически доля расходов на военно-морской флот в бюджете государственного оборонного заказа (далее - ГОЗ) была стабильной и составляла 15–20 % (остальная часть

Вектор экономики | [www.vectoreconomy.ru](http://www.vectoreconomy.ru) | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

бюджета – другие секторы ОПК). В связи с тем, что началась реализация масштабной программы перевооружения, можно прогнозировать рост объема ГОЗ, но существует высокая неопределенность в отношении реализации программы, и, по оценкам она составит не более 90 млрд руб. в год. В настоящее время низкая прибыльность в этом сегменте характеризуется:

- контролем цен со стороны Министерства обороны Российской Федерации (в настоящее время согласовывается нулевой или отрицательный уровень прибыльности);

- низким потенциалом внутреннего повышения эффективности (эффективностью работы, эффективности финансовой функции и планирования затрат; эффективности управления проектами);

- большим количеством поставщиков -монополистов (подсчитано, что до 70 % бюджета заказы в конечном итоге получают поставщики компонентов).

Внутренний рынок гражданского судостроения растет за счет планов операторов по обновлению флота, а также нефтегазовых проектов на арктическом шельфе, но перспективы у отечественных судостроителей имеются только в части заказов, связанных с развитием российского шельфа.

В настоящее время судостроительная отрасль способна удовлетворить потребности отечественных предприятий в малотоннажных судах практически всех классов и из-за нехватки соответствующих мощностей частично – в среднетоннажных транспортных судах. Нет возможности строительства в России крупнотоннажных танкеров (более 80 тыс. т дедвейта) и газовозов (более 90 тыс. м<sup>3</sup>), так как нет технологий и опыта их строительства у отечественных предприятий. Поскольку практически все более или менее сложное судовое оборудование импортируется, на российских верфях изготавливаются только корпуса судов с минимальной комплектацией простейшим отечественным оборудованием, что требует сотрудничества с иностранными компаниями для получения недостающих компетенций [13].



Перспективы развития российской судостроительной промышленности в настоящее время базируются на государственной программе «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013–2030 годы» [6]. Основные цели программы связаны с обеспечением новых научных разработок и технического перевооружения отрасли с целью повышения конкурентоспособности российского судостроения, в первую очередь, в выпуске морской техники, применяемой на месторождениях морского шельфа.

Минпромторг России в 2018 году разработал проект нового программного документа – «Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2035 года» [14], который учитывает достижения отрасли и включает в себя новые целевые установки в ее развитии:

- важным направлением развития судостроительной промышленности является создание ледокольного флота для обеспечения перевозок по Северному морскому пути (далее – СМП). В соответствии с Указом Президента РФ от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» предусмотрено увеличение грузопотока по СМП до 80 млн тонн. Статистика грузооборота на СМП за 1933-2018 гг. показывает, что в 2016 г. был превышен максимум перевозки грузов, достигнутый в СССР, а в настоящее время наблюдается устойчивый рост (в 2018 г. составил 20,180 млн тонн). Динамика грузооборота представлена на рисунке 4.

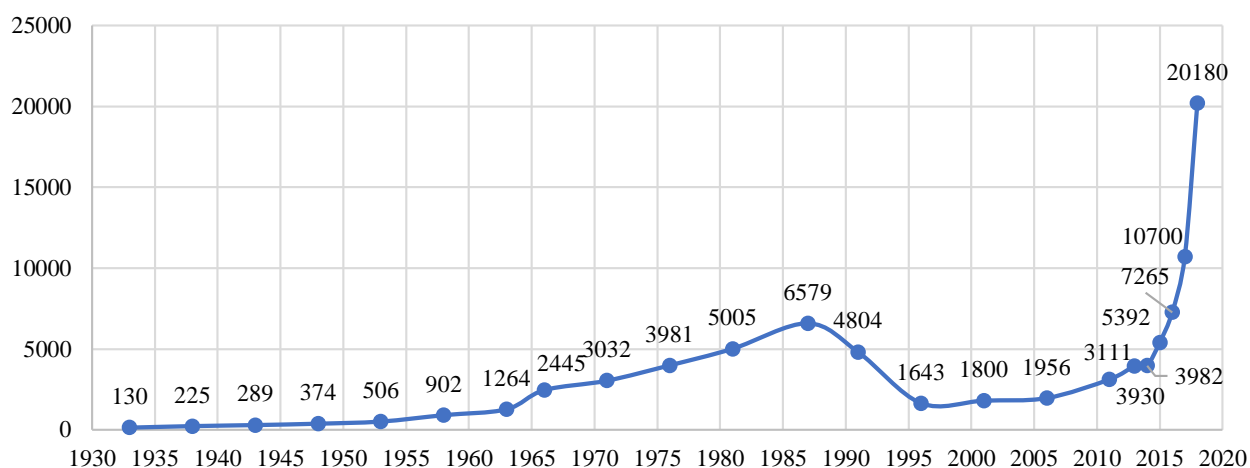


Рис. 4 - Динамика грузооборота по Северному морскому пути за 1933-2018 гг., тыс. тонн [9]

- в связи с этим предусматривается строительство ледокольного флота для обеспечения проводки судов по СМП (наиболее перспективные – с ядерной энергетической установкой (далее - ЯЭУ)). В настоящее время используется 5 ледоколов с ЯЭУ, планируется постройка 12 новых ледоколов в течение 2019-2033 гг., в т.ч. атомных ледоколов проекта «Лидер» мощностью 120 МВт, не имеющих аналогов в мире.

- обеспечение обновления флота для рыбодобывающих хозяйств, которые имеют огромную потребность в новых судах из-за устаревания действующего флота (в течение 20-25 лет потребуется полностью обновить российский рыбопромысловый флот в количестве около 2000 судов). Одним из новых направлений является строительство плавучих «рыбных ферм» для разведения и переработки биоресурсов. В настоящее время запущен процесс взаимодействия судостроительных предприятий с заказчиками, подписаны контракты, начато строительство промысловых судов для внутреннего рынка.

- создание научно-исследовательских судов для Российской академии наук, Федерального агентства по рыболовству РФ, Министерства природных ресурсов и экологии РФ, Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды РФ и других заказчиков. По оценкам Вектор экономики | [www.vectoreconomy.ru](http://www.vectoreconomy.ru) | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

экспертов, до 2035 года потребуется для научных исследований не менее 90 судов.

- возрождение скоростного пассажирского флота, в особенности востребованного в Сибири, на Дальнем Востоке и Урале (в регионах, где альтернативных видов транспорта, как правило, не существует). Для решения поставленной перед судостроением задачи потребуется создание типоразмерного ряда новых скоростных судов с заданными технико-эксплуатационными характеристиками с целью серийности постройки, снижения стоимости и сроков строительства, унификации обслуживающей инфраструктуры и удешевления сервисных работ.

- использование экспортного потенциала российского судостроения – в гражданском сегменте являются востребованными на внешнем рынке суда для добычи и перевозки углеводородов, арктические суда, скоростной пассажирский флот, промысловые суда, плавучие опреснительные станции и электростанции [10].

Оценку перспектив развития судостроительной промышленности России усложняет влияние на нее множества внутренних и внешних факторов. Вместе с тем, анализ состояния отрасли и внешнего окружения (в частности, проводимой в отношении отрасли государственной политики) позволяет определить основные направления развития судостроения на современном этапе. При этом необходимо уделить внимание решению проблемы низкой конкурентоспособности российских судостроителей с помощью комплекса мер, что позволит судостроительной промышленности России выйти на новый уровень развития.

Каждое предприятие в своей деятельности сталкивается с определенными рисками, нивелировать которые могут лишь рациональное и эффективное управление имеющимися возможностями, сильными сторонами с учетом слабых сторон и угроз. Наиболее распространенной методикой для выявления данных возможностей и угроз, сильных и слабых сторон, является SWOT-анализ.

Для комплексной характеристики отрасли судостроения проведем ее SWOT-анализ для выявления данных возможностей и угроз, сильных и слабых сторон, который представлен в таблице 1.

Таблица 1 – SWOT-анализ российской судостроительной отрасли [15]

| Сильные стороны  | Возможности  |
|--|--|
| Наличие развитой отрасли производства;<br>Накопленные опыт и связи;<br>Государственное влияние;<br>Оборонная направленность как драйвер отрасли;<br>Высокое качество продукции;<br>Сотрудничество с научными институтами и стимулирование использования организациями отрасли механизмов целевого обучения;<br>Возможность освоения выпуска новых прогрессивных видов продукции. | Минимизация текущего недооснащения и высокой степени износа оборудования;<br>Импортозамещение;<br>Увеличение объемов загрузки предприятий и наращивание объемов производства;<br>Создания собственных разработок и технологий;<br>Участие в Федеральных целевых программах, возможность получения субсидирования;<br>Реализация мероприятий, представленных в Стратегии ее развития.   |
| Слабые стороны   | Угрозы   |
| Технологическое отставание от мировых производителей;<br>Высокая зависимость от импорта и заемных средств;<br>Большой износ основных фондов и устаревший взгляд на планирование и управление;<br>Высокие сроки и стоимость строительства;<br>Дефицит кадров;<br>Слабая логистика и неразвитость внутренней и внешней кооперации.   | Изменение общего инвестиционного климата, снижение активности инвесторов;<br>Ослабление работы конкурентных механизмов;<br>Неспособность ликвидировать текущего технологического отставания;<br>Инфляция и рост курса иностранной валюты;<br>Рост цен на материалы для производства и комплектующих;<br>Сокращение поставок высокотехнологической продукции оборонно-промышленного комплекса в рамках военно-промышленного сотрудничества в силу действия внешнеполитических факторов. |

Данные таблицы 1 позволяют сделать следующий вывод: отрасль нуждается в модернизации управленческих подходов и совершенствовании ее производственных мощностей. Ведущая роль в развитии судостроительной отрасли на протяжении всего ее существования принадлежит государству, формирующем заказ на строительство кораблей и судов для нужд обороны. В

связи с этим можно сделать вывод, что состояние российской судостроительной отрасли сильно зависит от экономического развития страны. Ведущие промышленные предприятия отрасли должны наладить взаимосвязь с научно-исследовательскими предприятиями и проектно-конструкторскими бюро, перенимать опыт мировых лидеров судостроения [5].

Проанализировав специфику отрасли судостроения, можно прийти к выводу о выделении следующих блоков мероприятий, которые могут нивелировать факторы, тормозящие развитие российских судостроительных корпораций, и улучшить показатели их деятельности.

Мероприятия, касательно сегмента военного судостроения, заключаются в совершенствовании нормативно-правовой основы планирования и обоснования государственного оборонного заказа, ценообразовании и финансировании, а также в организации мотивации предприятий малого и среднего бизнеса к реализации заданий ГОЗ.

Мероприятия, реализуемые в гражданском сегменте судостроения, должны быть направлены на совершенствование государственного регулирования при планировании и реализации всех разработок, обеспечивающих достижение высоких показателей продукции гражданского сектора, на реализацию увеличения объемов производства экспортоориентированной продукции и обеспечению ее ценовой конкуренции, на поддержку развития гражданского судостроения путем субсидирования и разработки федеральных целевых программ.

Мероприятия, реализация которых направлена на решение проблем качества и наличия судового комплектующего оборудования, заключаются в реализации политики импортозамещения, стимулировании научных подходов к его производству путем кооперации конструкторских бюро и промышленных предприятий судостроения, создании и развитии системы продвижения судового комплектующего.

Мероприятия по развитию научно-технического потенциала судостроительной отрасли заключаются в финансировании исследований (как фундаментальных, так и прикладных), стимулировании научно-исследовательских организаций и опытно-конструкторских бюро к работе по созданию прогрессивных технологий, созданию и поддержке развития научных школ судостроения и др.

Мероприятия по минимизации дефицита кадрового потенциала в отрасли заключаются в стимулировании использования предприятиями механизмов целевого обучения, улучшении условий труда и безопасности производства, формировании комфортной социальной среды и инфраструктуры [6].

Таким образом, главная специфика российского судостроения заключается в том, что это наукоемкая отрасль с высокой долей государственного участия и государственных контрактов, что определяет низкие показатели производительности и рентабельности отрасли. Объемы финансирования отрасли (ежегодно финансируется более 10 млрд. руб.) создают весьма благоприятные условия для обновления судового состава ВМФ РФ, силовых структур, повышения конкурентоспособности гражданской продукции на отечественном и мировом рынке. Однако ряд системных проблем отрасли снижает эффективность вложения этих средств. Особенности государственного контракта (авансовые платежи, оплата после получения, превалирование дебиторской задолженности) определяют специфические подходы российских судостроительных предприятий к вопросам повышения эффективности их деятельности.

Проведенный теоретико-методологический анализ системы военно-морского строительства позволяет сделать вывод о том, что в современных условиях судостроительная промышленность России переживает свои не лучшие времена. Она находится в стадии сокращения объемов производства, снижения финансирования оборонного заказа, оттока квалифицированных кадров. Вместе с тем она является единственной производственной системой, Вектор экономики | [www.vectoreconomy.ru](http://www.vectoreconomy.ru) | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

способной решать многие технологические задачи экономического обеспечения военно-морской деятельности на уровне современных требований.

### **Библиографический список:**

1. Александрова Т. Е. Судостроение России: проблемы и перспективы развития // ТДР. 2010. №5. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sudostroenie-rossii-problemy-i-perspektivy-razvitiya>

2. Балаова И.А., Тотиева Ж. Д. Обзор судостроительной отрасли // Актуальные вопросы современной экономики. – 2018. -№5. -С. 233-239

3. Бутов А.М. Рынок продукции судостроения // Национальный исследовательский университет Высшая школа экономики. – [Электронный ресурс].  
Режим доступа:  
<https://dcenter.hse.ru/data/2018/06/03/1150234849/Рынок%20продукции%20судостроения%202018.pdf>

4. Гладышева И.В. Судостроение России: проблемы, тенденции и перспективы // Известия СПбГЭУ. 2007. №1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sudostroenie-rossii-problemy-tendentsii-i-perspektivy>

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

6. Исследование «Судостроительная промышленность России. Итоги 2018 года. Прогноз до 2025 года» [Электронный ресурс] // Информационное агентство INFOnline. – Официальный сайт, 2020. – URL: <https://infonline.spb.ru/upload/iblock/5ce/5ce6663483dd5c1bfce8b793ef1c5aa5.pdf>.

7. Конева О.В. Статистический обзор результатов деятельности судостроительной отрасли // Экономика и менеджмент инновационных технологий. 2017. № 10 [Электронный ресурс]. URL: <http://ekonomika.snauka.ru/2017/10/15296>

8. Левкина Е.В., Попова Е.Г. Проблемы и перспективы развития судостроительной отрасли в России // Карельский научный журнал, 2017. – №2.
9. Лысенко П. В. Актуальные проблемы развития судостроительной промышленности России // ТДР. 2013. №3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/aktualnye-problemy-razvitiya-sudostroitelnoy-promyshlennosti-rossii> (дата обращения: 05.10.2020).
10. Осипов В.А., Астафурова И.С., Жилина Л.Н. Проблемы развития судостроительно-судоремонтного комплекса Дальнего Востока России [Текст]: монография. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2014. - 219 с.
11. Официальный сайт СудостроениеИнфо. [Электронный ресурс] // Sudostroenie.info, 2020. – URL: <https://sudostroenie.info/predpriyatija.html>
12. Петрова Н.П., Пименов П.В. Анализ современного состояния судостроения в России с использованием бенчмаркинга // Вестник Евразийской науки, 2018 №6, <https://esj.today/PDF/72ECVN618.pdf>
13. Полосков С.С. Судостроение России на инновационном пути развития: проблемы и перспективы // Вопросы инновационной экономики. – 2018. – Том 8. – № 3. – С. 465-478. doi: [10.18334/vinec.8.3.39404](https://doi.org/10.18334/vinec.8.3.39404)
14. Постановление Правительства Российской Федерации от 28 октября 2019 г. № 2553-р «Об утверждении Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2035 года».
15. Трухинова О.Л. Перспективные тенденции развития российского судостроения // Великие реки. – 2019. - № 8.
16. Газета "Коммерсантъ" №40 от 12.03.2018, стр. 7 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3569485>

*Оригинальность 78%*