

УДК 338.45

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МИРОВОГО СУДОСТРОЕНИЯ

Баранов А.Г.

к.э.н., доцент,

ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет»,

Севастополь, Россия

Мельникова Е.Д.

студент,

ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет»,

Севастополь, Россия

Аннотация:

В данной статье исследованы основные современные тенденции развития мирового судостроения: рост спроса на суда в условиях уменьшения количества верфей; увеличение объемов производства судов в натуральном и стоимостном выражении; нестабильная структура заказов судов в разрезе типов судов. Значимость проведенного исследования заключается в том, что проведенный анализ позволяет говорить про увеличение товарооборота мировой торговли, который обеспечивается морским перевозками, усилении мировых процессов специализации и кооперирования в судостроении, значительной зависимости структуры объема производства судов от результатов научно-технического прогресса.

Ключевые слова: судостроение, морское судостроение, речное судостроение, производство

TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF GLOBAL SHIPBUILDING

Baranov A.G.

PhD, Associate Professor

*Sevastopol State University,
Sevastopol, Russia*

Melnikova E.D.

Student

*Sevastopol State University,
Sevastopol, Russia*

Abstract:

This article examines the main modern trends in the development of global shipbuilding: the growth of demand for ships in conditions of a decrease in the number of shipyards; an increase in the volume of production of ships in physical and monetary terms; unstable structure of orders of ships in the context of types of ships. The significance of the study lies in the fact that the analysis allows us to talk about an increase in the turnover of world trade, which is provided by sea transportation, the strengthening of global processes of specialization and cooperation in shipbuilding, a significant dependence of the structure of the volume of production of ships on the results of scientific and technological progress.

Keywords: shipbuilding, marine shipbuilding, river shipbuilding, production

Введение.

В условиях активной международной торговли возникает необходимость в эффективной логистической системе, которая не будет приносить больших расходов и позволит быстро перемещать груз на большие расстояния. Одним из наиболее популярных способов транспортировки товаров является морской и речной транспорт, поэтому судостроение является важной составляющей экономики любой страны, имеющей на своей территории реки или выход к морю. Судостроение объединяет в себе проектирование, строительство и эксплуатацию различных типов судов, от Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

малых катеров до огромных кораблей, построенных для выполнения боевых задач в целях государства. Важность развития судостроения также подтверждается постоянным ростом объема морских перевозок в мире и ростом расходов стран на создание и содержание военно-морских сил.

Целью статьи является характеристика основных тенденций развития мирового судостроения.

По нашему мнению, к основными тенденциям мирового судостроения можно отнести:

- рост спроса на суда в условиях уменьшения количества верфей;
- нестабильная структура заказов по видам судов;
- увеличение объемов производства судов.

Рассмотрим каждую из перечисленных выше тенденций отдельно.

Рост спроса на суда в условиях уменьшения количества верфей. В последние годы мировое судостроение активно развивается. Происходят значительные изменения, связанные с увеличением числа заказов и строительством новых, более технологичных верфей. Во многом это обусловлено развитием глобальной торговли и необходимостью обновления флота в связи с новыми экологическими стандартами и технологическими инновациями [5].

В 2007 году в мире насчитывалось около 700 судостроительных центров. С 2008 года по 2020 год наблюдалась общемировая тенденция к сокращению количества верфей, поскольку многие из них не приносили достаточной прибыли и уходили в серьезные убытки. Таким образом, количество верфей снизилось почти вдвое (на 58%), до 294 верфей в 2020 году. В последние годы также наблюдается тенденция к уменьшению количества верфей. В 2021 году в мире насчитывается около 310 действующих верфей, а к 2023 их число сократилось до 283 единиц. Закрытие большого числа верфей связано с низкой прибыльностью и эффективностью узкоспециализированных и недостаточно крупных производств, а также с необходимостью серьезных капитальных

Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

вложений в переобустройство производственных площадей для внедрения новых технологий строительства судов.

Несмотря на серьезное уменьшение количества судостроительных центров, можем заметить рост спроса на морские и речные судна. Об этом свидетельствуют данные из отчетов BRS Shipbrokers, показывающие увеличение количества заказов различных видов судов во всем мире [1; 2; 3; 4]. В таблице 1 представлена динамика ключевых показателей развития мирового судостроения в 2016-2023 гг.

Таблица 1 – Динамика показателей развития мирового судостроения в 2016-2023 гг.

Показатель	Ед. изм.	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Количество выполняемых контрактов на постройку судов (заказы)	млн. т. дедвейта	33,1	89,1	93,8	73,2	74,9	132,3	100,5	116,5
	ед.	519	1035	1272	1028	1058	1765	1715	1809
Количество заключенных контрактов на постройку судов (заявки)	млн. т. дедвейта	98,6	95,9	79,2	97,6	89,2	84,3	79,7	81,1
	ед.	1394	1307	1151	1266	1199	1242	1294	1301
Количество переданных заказчику судов (поставки)	млн. т. дедвейта	233,4	222,4	225,7	201,2	180,1	223,4	243	277,3
	ед.	3227	2885	3024	2786	2641	3131	3890	4369
Общее количество действующих единиц флота в мире (действующий флот)	млн. т. дедвейта	1678,7	1774,6	1852,6	1933,8	2009	2072	2143	2213
	ед.	32632	33939	37588	38449	39848	40588	41794	42801
Отношение количества заявок к действующему флоту (заявки/действующий флот)	млн. т. дедвейта,	14%	13%	12,2%	10,4%	9%	10,8%	11,4%	12,5%
	ед.	10%	9%	8%	7,2%	6,6%	7,7%	9,3%	10,2%

Источник: составлено авторами по источнику [1; 2; 3; 4]

Основываясь на имеющихся статистической информации, можем заметить, что все показатели постепенно увеличиваются. В 2023 году мировые верфи получили на 94 заказа больше, чем в прошлом году. Количество заявок стало немного больше по сравнению с прошлым годом. В 2023 году было получено на 7 заявок больше, чем в 2022 году. Значительно возросло количество поставленных судов – на 479 единиц, а мировой постоянный флот увеличился на 1007 судов. Постепенный рост соотношения количества заявок к мировому постоянному флоту говорит о том, что в условиях ежегодно увеличивающегося объема торговли, расширении рынков сбыта, растет спрос на морские перевозки, что приводит к увеличению количества инвестиций в отрасль. Помимо этого, увеличение данного показателя может также говорить о технологическом обновлении флота в связи с внедрением новых технологий или соблюдением экологических норм.

Таким образом, анализируя таблицу 1, можно сделать вывод о том, что экономическая ситуация в мировом судостроении относительно стабильна, поскольку рассматриваемые показатели в течении длительно периода находятся на одном уровне, без резких отклонений. Кроме того, можем заметить тенденцию роста исследуемых показателей, а соответственно можем предположить, что она сохранится в ближайшее время.

Ключевыми показателями, отражающими высокий спрос на строительство судов, являются количество заказов и количество заявок. По данным из таблицы 1 видно, что количество заказов постепенно растет, а количество заявок держится на одном и том же стабильном уровне, хотя может незначительно изменяться от года к году. На рисунках 1 и 2 представлена динамика заказов и заявок в 2016-2023 гг.

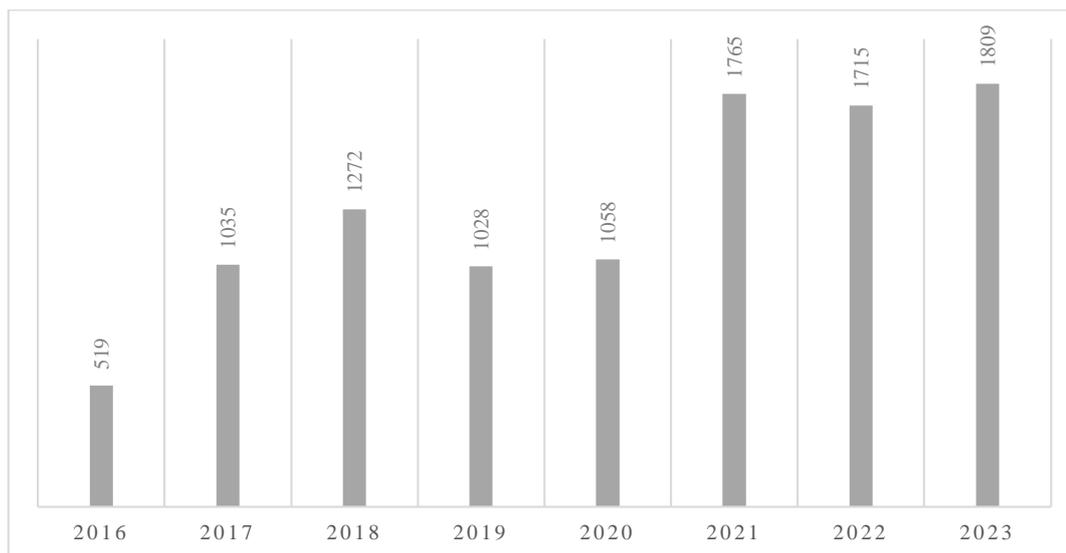


Рис. 1. - Динамика количества заказов судов на мировом судостроительном рынке в 2016-2023гг., ед.

Источник: составлено авторами по источнику [1; 2; 3; 4]

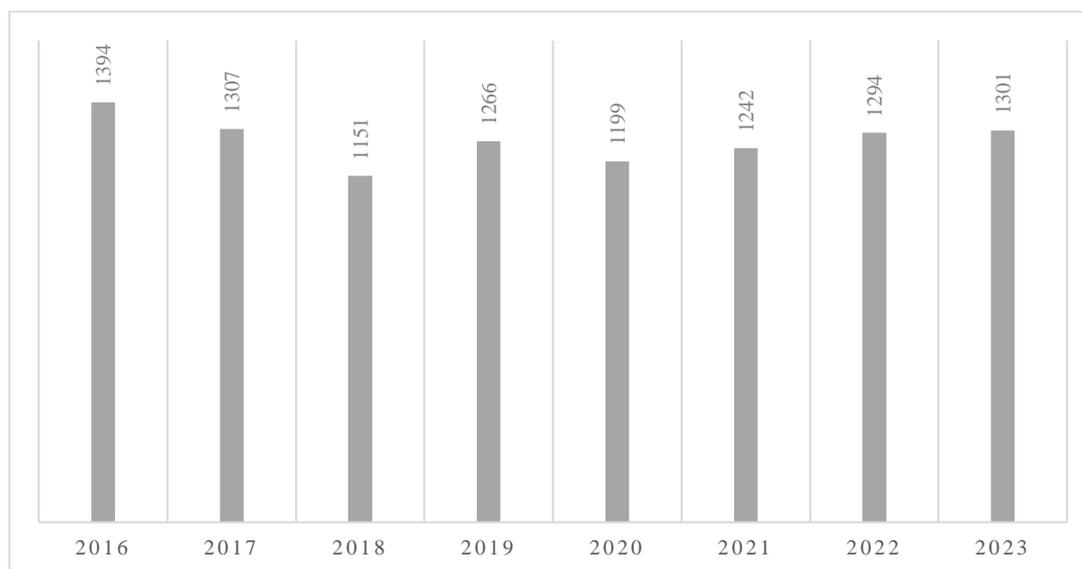


Рис. 2 – Динамика количества заявок судов на мировом судостроительном рынке в 2016-2023гг., ед.

Источник: составлено авторами по источнику [1; 2; 3; 4]

На основе имеющейся статистической информации, можем увидеть общее снижение числа заказов относительно 2010 и 2013 гг., а также

медленное увеличение числа заказов на судоходную технику за последние 8 лет.

В 2023 году судостроительные компании мира, как уже упоминалось ранее, получили на 94 (+5,5%) заказа больше, чем в 2022 году, что свидетельствует об увеличении спроса. Соответственно, можем утверждать о тенденции увеличения заказов в ближайшем будущем.

Начиная с 2020 года количество заявок постепенно растет, что говорит о стабильности спроса на суда. Соответственно, можем предположить, что в ближайшее время данная тенденция сохранится.

Увеличение объемов производства судов. Ежегодно производство кораблей и судов развивается и модернизируется. Появляются новые технологии, позволяющие сократить сроки производства, увеличить прочность и грузоподъемность техники.

Наиболее крупными поставщиками кораблей и судов на мировом рынке являются Китай, Южная Корея и Япония, за ними расположились европейские страны. Ниже представлена таблица, отражающая долю этих стран на рынке, а также их производственные показатели.

Таблица 2 – Динамика объема мирового судостроительного рынка в разрезе стран-производителей

Страна	Показатель	2016	2017	2018	2019
Китай	Доля рынка	44,90%	44,80%	43%	45,40%
	Млн. т. дедвейта	104,7	99,7	97,1	91,4
	Кораблей, ед.	1351	1267	1309	1206
Южная Корея	Доля рынка	22,00%	24,70%	27,80%	28,10%
	Млн. т. дедвейта	51,4	55	62,7	56,6
	Кораблей, ед.	475	422	460	483
Япония	Доля рынка	26,60%	23,80%	24,20%	22,00%
	Млн. т. дедвейта	62	53	54,9	44,1
	Кораблей, ед.	901	717	741	625
Европа	Доля рынка	2,00%	1,90%	1,60%	1,90%
	Млн. т. дедвейта	4,6	4,3	3,6	3,9
	Кораблей, ед.	266	252	288	285

Другие страны	Доля рынка	4,60%	4,60%	3,30%	2,60%
	Млн. т. дедвейта	10,8	10,2	7,4	5,2
	Кораблей, ед.	234	227	226	187
Итого	Млн. т. дедвейта	233,5	222,2	225,7	201,2
	Кораблей, ед.	3227	2885	3024	2786
Поставки	Показатель	2020	2021	2022	2023
Китай	Доля рынка	44,70%	48,20%	50,60%	58,10%
	Млн. т. дедвейта	80,5	107,6	122,9	161,1
	Кораблей, ед.	1216	1529	1971	2415
Южная Корея	Доля рынка	29,90%	31,40%	27,90%	23,50%
	Млн. т. дедвейта	53,8	70,1	67,8	65,2
	Кораблей, ед.	441	658	705	731
Япония	Доля рынка	20,50%	15,80%	16,10%	13,50%
	Млн. т. дедвейта	36,9	35,3	39,2	37,4
	Кораблей, ед.	533	523	674	645
Европа	Доля рынка	2,70%	2,40%	1,90%	1,70%
	Млн. т. дедвейта	4,8	5,4	4,6	4,7
	Кораблей, ед.	284	262	310	333

Источник: составлено авторами по источнику [1; 2; 3; 4]

По данным таблицы 2 можно заметить серьезный рост доли китайского судостроения на международном рынке, в то время как другие страны стали сдавать свои позиции. В 2023 году доля Китая на рынке увеличилась на 7% и составила 58,1%. Это обусловлено серьезным увеличением количества судов, произведенных в Китае. В 2023 году китайские судостроительные компании построили 2415 судов (на 444 единицы больше, чем в прошлом году), что составило 55,3% от общемирового числа судов, произведенных в этом году. Во многом это вызвано высокой эффективностью и дешевизной труда китайских рабочих. К тому же, Китай является одним из крупнейших экспортеров в мире, экономика которого сильно зависит от морских перевозок, а соответственно требует развитую судостроительную инфраструктуру, поэтому правительство Китая активно поддерживает судостроение, инвестируя в новые технологии и выделяя субсидии для верфей.

Южная Корея сохранила свое второе место на мировом судостроительном рынке несмотря на то, что ее доля снизилась. В 2023 году в Южной Корее было произведено на 731 судно больше, чем в 2022 году, в то время как дедейт этих судов незначительно снизился.

Показатели Японии и Европы несущественно изменились по сравнению с прошлым годом. Доля Японии на рынке с 16,1% снизилась до 13,5%, а Европы с 1,9% до 1,7%. Всего в Японии за последний год было построено 645 судов, что на 29 единиц меньше, чем в 2022 году. В Европе было построено 333 судна, что на 29 единиц больше, чем в прошлом году, однако это не только не позволило Европе увеличить свою долю на рынке, но и привело к ее уменьшению.

Таким образом, основываясь на статистических данных аналитической компании BRS Shipbrokers, можно сделать вывод о том, что ключевым показателем объемов производства мирового судостроения является количество поставок судов в млн. т. дедейта и в единицах сданной готовой продукции. В графическом виде эти данные представлены на рисунках 3 и 4.

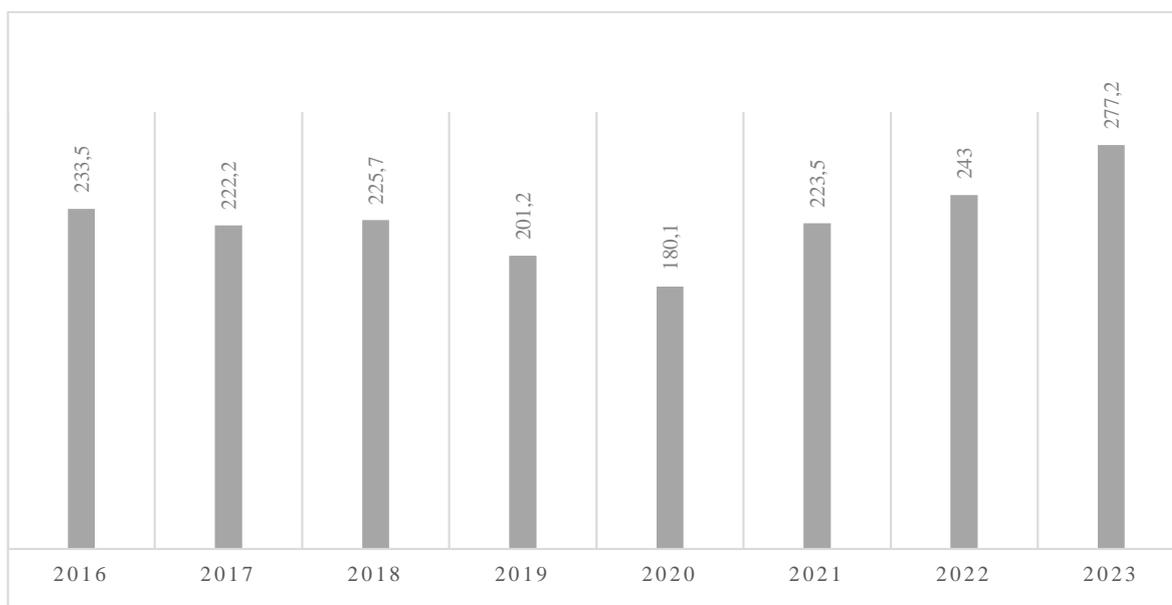


Рис. 3 – Динамика объемов производства мирового судостроения за период с 2018 по 2023 гг., млн. т. дедейта.

Источник: составлено авторами по источнику [1; 2; 3; 4]

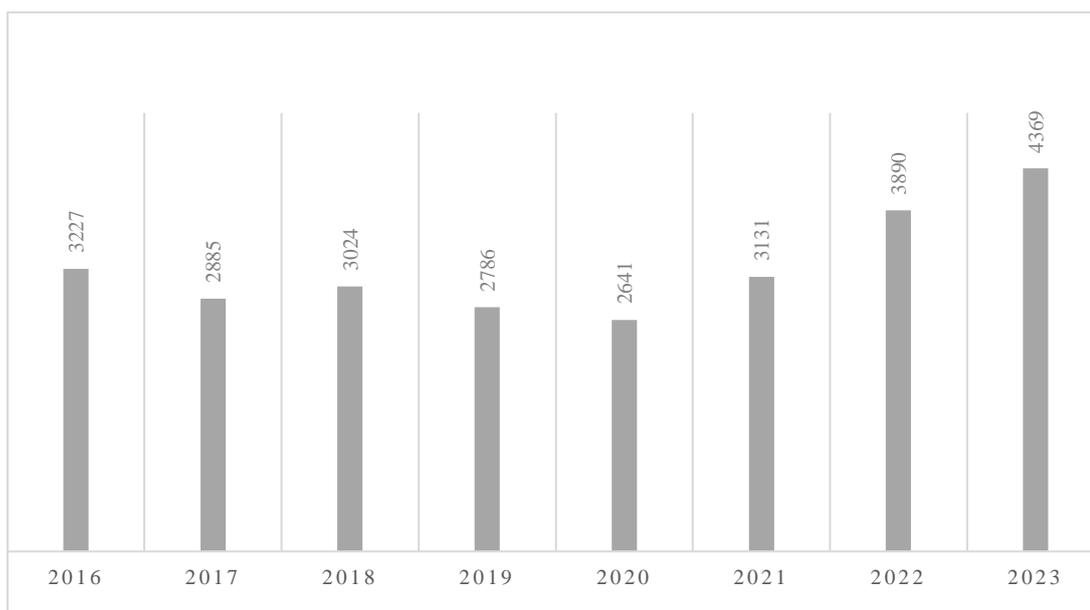


Рис. 4 – Динамика объемов производства мирового судостроения за период с 2018 по 2023 гг., ед. продукции.

Источник: составлено авторами по источнику [1; 2; 3; 4]

Нестабильная структура заказов по видам судов. Несмотря на относительную стабильность отрасли имеет место изменчивость структуры заказов. Структура заказов определяется потребностью в определенных судах.

В 2023 году наибольший спрос был зафиксирован на балкеры и танкеры. Об этом мы можем говорить, основываясь на данных из отчетов BRS по заказам различных видов судов [1].

В условиях роста глобального спроса на сырьевые ресурсы количество заказов на балкеры выросло на 20,8% (с 35,5 до 43 млн. т. дедвейта), поскольку балкеры являются наиболее удобным типом судов для перевозки наливных и навалочных грузов.

Наибольший рост количества заказов зафиксирован на танкеры – на 240% (с 10,7 до 36,4 млн. т. дедвейта). Рост спроса на танкеры обусловлен расширением международной торговли, а также увеличением глобального потребления энергоресурсов, а точнее – нефти и нефтепродуктов.

Серьезное увеличение количества заказов на балкеры и танкеры привело к увеличению общего числа заказов на 16% (со 100,5 млн. т. дедвейта до 116,5 млн. т. дедвейта) в 2023 году относительно 2022 года.

Имеющиеся данные можно представлено в графическом виде на рисунке 5 [1; 2; 3; 4]:

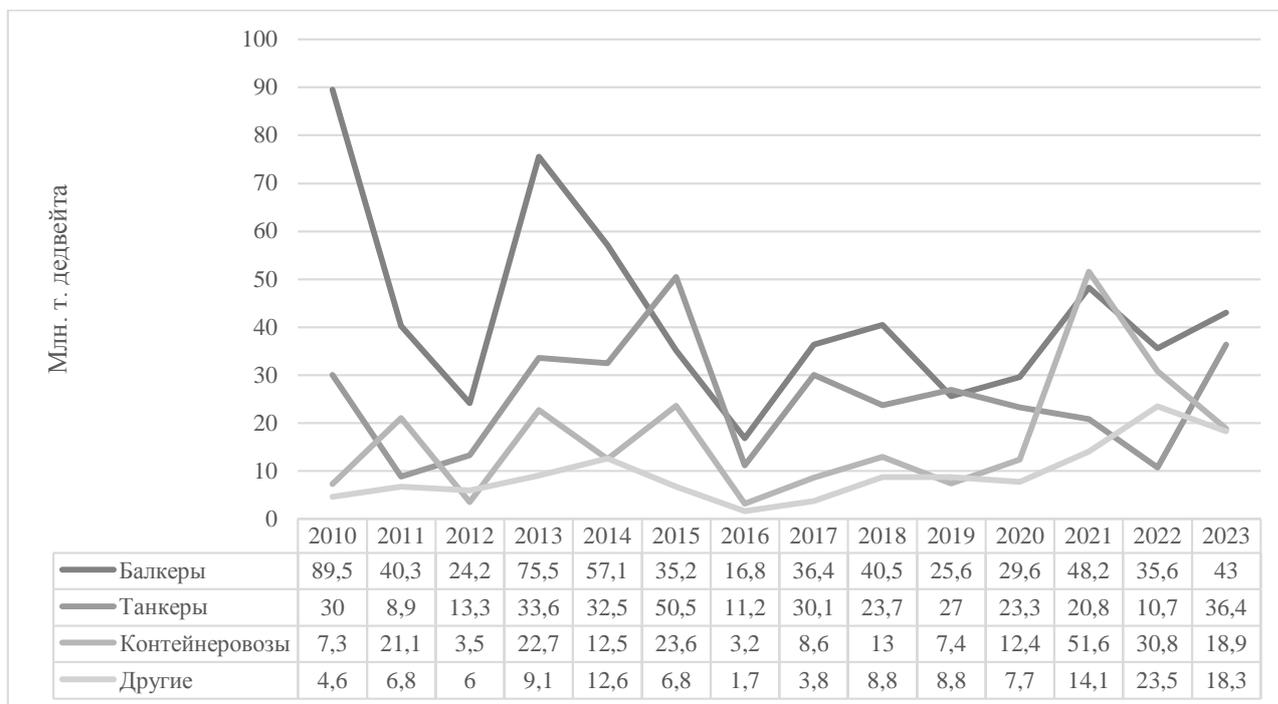


Рис. 5 – Динамика заказов различных видов судов в млн. т. Дедвейта

Источник: составлено авторами по источнику [1; 2; 3; 4]

Вывод.

Таким образом, на основании проведенного исследования, можно сделать вывод о том, что мировое судостроение является важной частью мировой экономики, поскольку морской и речной транспорт является незаменимой частью логистики международной торговли.

Сегодня мировое судостроение находится в сложном положении. Большое количество верфей было закрыто в связи с низкой прибыльностью и эффективностью. В то же время, за последние 5 лет зафиксировано

постепенное увеличение спроса, проявляющееся в увеличении количества заказов.

Также, осложняют ситуацию постоянно меняющиеся требования к новым судам, которым необходимо соответствовать. Поэтому, в целях удержания конкурентных позиций, предприятия вынуждены внедрять автоматизацию, цифровизацию, а также новые технологии производства судов.

Основываясь на этом, можем предположить, что в ближайшее время, рассмотренные в работе, тенденции мирового судостроения сохранятся.

Библиографический список:

1. BRS Shipbrokers - Annual reviews 2024. URL: https://it4v7.interactiv-doc.fr/html/annual_review_2024_668/ (Дата обращения: 10.10.2024)
2. BRS Shipbrokers - Annual reviews 2022. URL: https://cdn.brsshipbrokers.skreycloud.com/annualreview2022_9b8179554e.html (Дата обращения: 10.10.2024)
3. BRS Shipbrokers - Annual reviews 2020. URL: https://cdn.brsshipbrokers.skreycloud.com/annualreview2020_ec15c629b3.html (Дата обращения: 10.10.2024)
4. BRS Shipbrokers - Annual reviews 2018. URL: https://cdn.brsshipbrokers.skreycloud.com/annualreview2018_en_ab531a13d6.html (Дата обращения: 10.10.2024)
5. Заостровских Елена Анатольевна Мировой рынок судостроения: тенденции и перспективы развития // Научные проблемы водного транспорта. 2022. №76. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mirovoy-rynok-sudostroeniya-tendentsii-i-perspektivy-razvitiya> (Дата обращения: 15.10.2024).
6. Мировое судостроение, тенденции в судоходстве и непривлекательность утилизации [Электронный ресурс]. URL: <https://paluba.media/news/84252> (Дата обращения 17.10.2024)
7. Мировое судостроение 2022 года в цифрах [Электронный ресурс]. URL: <https://paluba.media/news/47238> (Дата обращения 21.10.2024)

