

Тулякова И.Р., к.э.н., доцент кафедры
экономической теории и экономической политики
Санкт-Петербургского государственного университета
irinatuliakova@mail.ru

ОЦЕНКА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ РОССИЙСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ

Аннотация

Судостроение является одной из важнейших отраслей экономики России. Конкурентоспособность военного кораблестроения находится на высоком уровне. Доказательство – позиции России на мировом рынке военно-морской техники. При этом гражданское судостроение не только неконкурентоспособно на мировом рынке, но и слабо представлено на внутреннем. Будущее гражданского судостроения связано с такими перспективными нишами, как создание техники для освоения месторождений Арктики, ледовой техники для обслуживания Северного морского пути, морской и речной техники для внутренних перевозок. В силу специфики отрасли, в частности длительности, сложности и затратности строительства судов, необходима поддержка государства. В последнее десятилетие государством принят ряд программных документов, осуществлено структурное преобразование отрасли.

Ключевые слова: гражданское судостроение, военное судостроение, военно-морская техника, проблемы судостроительной отрасли, государственная поддержка, мировые рынки.

RePEc: M38, L91

УДК 338.22, 656.612

Tuliakova Irina R., Associate professor, PhD in
economic Sciences, Associate professor
of economic theory and economic policy
Department of the St. Petersburg State University

irinatuliakova@mail.ru

ASSESSMENT OF COMPETITIVENESS OF SHIPBUILDING INDUSTRY IN RUSSIA

Abstract

Shipbuilding is one of the most important sectors of the Russian economy. The competitiveness of naval shipbuilding is at a high level. The proof is Russia's position in the world market of naval equipment. Civilian shipbuilding is not only uncompetitive in the global market, but poorly represented in the internal. The future of civil shipbuilding is connected with such promising niches as the producing of machinery to develop fields in the Arctic, ice technicians to service the Northern sea route, sea and river vessels for domestic transport. Due to the nature of the industry, in particular the duration, the complexity and costs of building ships that need state support. In the last decade, the state has adopted a number of policy documents, carried out a structural transformation of the industry.

Keywords: civil shipbuilding, military shipbuilding, naval equipment, branch problems, state support.

RePEc: M38, L91

УДК 338.22, 656.612

УДК 338.22, 656.612

Тулякова И.Р., к.э.н., доцент кафедры
экономической теории и экономической политики
Санкт-Петербургского государственного университета
irinatuliakova@mail.ru

ОЦЕНКА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ РОССИЙСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ

*Tuliakova Irina R., Associate professor, PhD in
economic Sciences, Associate professor
of economic theory and economic policy
Department of the St. Petersburg State University
irinatuliakova@mail.ru*

ASSESSMENT OF COMPETITIVENESS OF SHIPBUILDING INDUSTRY IN RUSSIA

На протяжении истории российского государства судостроение было и остается важнейшей отраслью экономики. Страна омывается множеством морей, многие внутренние регионы связаны друг с другом и с центром посредством речного и морского транспорта. В силу особого географического положения через Россию водными путями проходят огромные транзитные потоки из Европы в Азию и обратно. Кроме того, существует еще и рыболовецкий флот, ведутся арктические исследования. Все эти виды деятельности создают спрос на продукцию гражданского судостроения.

Требования национальной безопасности при наличии береговой черты почти в 40 тысяч км создают спрос на продукцию военного кораблестроения.

Оба вида судостроения и гражданское, и военное активно развивались на протяжении 300 лет со времен преобразований Петра I. Несмотря на это к настоящему моменту наблюдается существенный дисбаланс в развитии гражданского судостроения и военного кораблестроения. В сфере военного кораблестроения Россия не только покрывает собственные нужды, но и является крупнейшим поставщиком военно-морской техники (ВМТ) на мировые рынки²⁴. Противоположная ситуация сложилась в области гражданского судостроения, чья продукция может удовлетворить только малую часть внутренних потребностей страны.

Важность и актуальность темы вызывает широкий интерес со стороны исследователей. В статьях рассматриваются современное состояние мирового и российского судостроения²⁵, проблемы отрасли и направления дальнейшего развития²⁶, история развития и современное состояние²⁷, возможности отечественного судостроения в посткризисный период²⁸.

Анализ литературы по теме исследования показывает, что наряду с рассмотрением отдельных аспектов проблемы требуется комплексная оценка. Такая оценка способствовала бы корректировке принятых на государственном уровне программ и, возможно, смещению акцентов в проводимой в отношении судостроения технической и экономической политики. Наличие широкого спектра проблем в российском судостроении приводит к необходимости активизации государственной политики.

²⁴Военно-техническое сотрудничество России с иностранными государствами: состояние, проблемы, перспективы Вестник С.-Петербургского университета. Сер. 5 Экономика. 2011. Вып. 4. С. 53-62.

²⁵Логачев С. Современное состояние мирового и российского судостроения / Судостроение 2013, №2, с.11-17 изд-во Центр технологии судостроения и судоремонта СПб

²⁶Тресорук А., Фролов И. Российское судостроение: проблемы развития и пути повышения его конкурентоспособности // Научные труды: институт народнохозяйственного прогнозирования РАН, издательство Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт народнохозяйственного прогнозирования Российской академии наук (Москва), 2015, №13, с. 463-485

²⁷Тактаров Г., Набиев Р., Кондрицкий М. Анализ состояния и тенденций развития судостроительно-судоремонтной отрасли РФ // Вестник АГТУ Серия: Экономика, 2013, №2 с.118-126

²⁸Новиков А., Иванкович А. Текущее положение и перспективы развития судостроения в России и за рубежом // Экономика и предпринимательство 2015 №6-1 с. 668-672

Государственная политика в области судостроения.

Судостроение в советский период развивалось при поддержке государства быстрыми темпами и было одним из самых мощных в мире. В период 90-х годов XX века в судостроении, как и в других секторах обрабатывающей промышленности из-за недостатка финансирования, сокращения заказов произошло замедление темпов роста и, как результат, утрата конкурентоспособности по сравнению с зарубежными производителями. При этом военное кораблестроение в интересах национальной обороны и военно-технического сотрудничества подпитывалось государственным оборонным заказом.

Судостроительная промышленность имеет ряд особенностей, которые заставляют уделять особое внимание и оказывать поддержку на государственном уровне национальным компаниям в большинстве стран. К специфике судостроения можно отнести длительный производственный цикл, высокотехнологичную и дорогую продукцию, сильную взаимосвязь научно-исследовательского, производственного и потребительского секторов, сложную систему финансирования²⁹.

С этими особенностями связаны основные проблемы российских предприятий. Создание высокотехнологичной продукции не согласуется с состоянием основных фондов и кадровой ситуацией в отрасли. Как и в большинстве секторов обрабатывающей промышленности физический и моральный износ основных фондов достиг очень высокого уровня. Причиной является острый дефицит инвестиций, наблюдающийся на протяжении десятилетий. Нехватка квалифицированных инженерных и рабочих кадров в сочетании с вышеназванными проблемами не позволяет выйти на высокий уровень производительности труда.

Потере конкурентоспособности продукции из-за ее удорожания способствует система кредитования в России. В странах с развитым

²⁹<http://krylov-center.ru/rus/about-the-center/federal-programs/> дата обращения 11.04.2016

судостроением банки выдают кредиты в размере 80% стоимости судна под 6-8% годовых на срок 10 и более лет. Российские банки выдают кредиты меньшего размера под более высокие проценты на 4-5 лет. Часто у российских производителей возникает потребность покупки импортного судового оборудования или других комплектующих, производимых за границей. Высокие ввозные таможенные пошлины так же приводят к росту стоимости судна³⁰.

Достаточно остро стоит для судостроительной отрасли и проблема страхования. Эти проблемы так же связаны со спецификой отрасли: длительный производственный цикл, специфические производственные активы и связанные с этим колоссальные затраты, которые могут пропасть впустую в случае срыва многомиллиардных заказов, возможные неустойки, длительные сроки окупаемости продукции, повышенные риски при эксплуатации морской техники и т.д., что значительно усложняет и удорожает процесс страхования рисков в судостроении, способствует возникновению проблем морального риска и неблагоприятного отбора, требуют разработки специальных выявляющих механизмов и механизмов предотвращения оппортунистического поведения сторон³¹.

Одна из проблем заключается в диспропорциональной структуре отрасли в сторону более мощно развитого военного кораблестроения. При значительном спросе на гражданские суда внутренний рынок ориентирован в основном на импортные поставки таких судов. При этом российское военное кораблестроение, наоборот, долгие годы было больше направлено на удовлетворение потребностей военно-морских сил иностранных государств. Поскольку все российские судостроительные заводы производят и

³⁰Речное судостроение в России: проблемы и перспективы развития
(http://www.gaexpert.ru/researches/river_shipbuilding/part2/ дата обращения 12.04.2016)

³¹ Денъгов В.В., Мельникова Е.П. Неблагоприятный отбор на рынках различных страховых услуг и способы борьбы с ним (опыт практических исследований) // Маркетинг МВА. Маркетинговое управление предприятием. – 2013. – № 2. – С. 102.

гражданскую и военную продукцию, то, очевидно, что для полноценной загрузки нужны и те, и другие заказы.

В случае отсутствия решения данных проблем возникают достаточно серьезные угрозы для будущего России. Это угроза полного вытеснения отечественных производителей гражданского судостроения не только с внешнего (там уже сегодня наше присутствие неощутимо), но и с внутреннего, очень емкого рынка (угроза, прежде всего, транспортной независимости). В случае утраты конкурентоспособного гражданского судостроения рано или поздно возникнут трудности в создании ВМТ (а это уже угроза национальной безопасности). Кроме того, поскольку в судостроении страны занято огромное количество рабочих рук, то в случае развития отрасли по неблагоприятному сценарию не удастся избежать и серьезных социальных проблем.

Поддержка судостроения со стороны государства в последнее время заключалась в принятии программ развития судостроительной промышленности и связанных с нею секторов экономики, а также реализации мероприятий по структурным преобразованиям отрасли.

В 2008 г. был принят ряд программ, определяющих стратегию развития судостроительной промышленности, гражданского и военного судостроения. Особое внимание в этих документах уделялось развитию научно-технических разработок в области морских технологий.

В 2012 г. была утверждена очередная государственная программа РФ «Развитие судостроения на 2013-2030 годы».

Цель Программы – это, во-первых, полное удовлетворение потребности государства и бизнеса в продукции судостроения, во-вторых, улучшение позиций российского судостроения в мире. Программа ставит амбициозные задачи. Это создание новых технологий в области речной и морской техники, укрепление научного и производственного потенциала отрасли, обеспечение выполнения государственного оборонного заказа, развитие кадрового

потенциала судостроительной промышленности. Все это должно привести к достижению заявленных в Программе показателей, определяющих уровень конкурентоспособности продукции на внутреннем и внешнем рынках. В частности, результатом реализации Программы должно стать увеличение выпуска продукции гражданского судостроения, рост производительности труда, в том числе за счет модернизации основных фондов, что позволит гражданскому судостроению России занять долю на мировом рынке в размере 10% (в стоимостном выражении) и 2 % (по тоннажу). При этом неплохая ситуация на мировом рынке ВМТ должна быть сохранена и даже улучшена до доли отечественного кораблестроения 16 % (по тоннажу).

Объемы бюджетных ассигнований на выполнение Программы составляют почти 338 млрд. руб., из которых 36% средств будет направлено на развитие судостроительной науки, 27% на развитие гражданской речной и морской техники, 8% на развитие производственных мощностей гражданского судостроения и материально-технической базы отрасли³².

Кроме принятия программ развития отрасли, государство способствовало структурным преобразованиям. Для сохранения и развития научно-производственного потенциала российского судостроения, для повышения конкурентоспособности отрасли Указом Президента РФ от 21.03.2007 г. № 394 была создана объединенная судостроительная корпорация (ОСК), 100% акций которой находится в федеральной собственности.

На данный момент ОСК – крупнейшая судостроительная компания России с персоналом свыше 80 тысяч человек, в состав которой входит более 60 верфей, конструкторских бюро и судоремонтных заводов. На предприятия ОСК приходится более 80 % производства продукции отечественного судостроения³³.

³²Государственная программа РФ «Развитие судостроения на 2013-2030 годы»
<http://www.minpromtorg.gov.ru/ministry/fcp/6> дата обращения 10.09.2013

³³Сайт ОСК (<http://www.oaosk.ru/> дата обращения 12.04.2016)

На протяжении последних лет ОСК демонстрирует расширение масштабов деятельности и рост выручки. Финансовые результаты деятельности ОСК представлены в таблице 1.

Таблица 1 - Выручка и чистая прибыль ОСК за период 2009-2014 (в млн. рублей в текущих ценах)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Выручка	104,0	21,2	416,3	187,9	3975,1	23161
Чистая прибыль	96,2	154,2	779,2	-635,7	-391,5	510

Источник: Годовой отчет ОСК за 2014 год (http://www.oaosk.ru/upload/iblock/4b7/1_report_30_06_2015.pdf)

Предприятия ОСК расположены в нескольких регионах – Западном, Северном, Южном и Дальневосточном. Наибольшее количество предприятий сосредоточено в Северо-Западном федеральном округе.

Санкт-Петербург – крупнейший в стране центр судостроения. Старейшее судостроительное предприятие города было заложено еще Петром I. Это «Адмиралтейские верфи», которые известны своей продукцией, такой как неатомные подводные лодки, глубоководные аппараты и сложные морские суда (научно-экспедиционные, ледоколы, танкеры ледового класса и другие). Предприятие «Балтийский завод» выпускает сложные военные корабли (фрегаты, эсминцы), а также коммерческие суда (специальные суда, ледоколы). Третий судостроительный завод «Северная верфь» основан в начале XX века, создает боевые надводные корабли и коммерческие суда. Так же в Санкт-Петербурге находятся крупные судоремонтные предприятия.

Санкт-Петербург известен как культурная столица России. В этом своем качестве он широко известен и за пределами нашей страны³⁴. Продвижение бренда Петербурга, как одного из мировых центров кораблестроения было бы отличным маркетинговым ходом, способствующим развитию судостроительной отрасли города и страны в целом.

В Санкт-Петербурге размещены не только производители, но и разработчики продукции отрасли. Причем в городе сосредоточено около 90 % всего научного российского судостроительного потенциала. Это известные конструкторские бюро «Рубин» (проектирование подводных лодок, морских сооружений), «Малахит» (разработки подводных лодок, глубоководных спасательных аппаратов, других сложных машиностроительных изделий), «Алмаз» (проектирование малых и десантных кораблей, судов на воздушной подушке) и другие³⁵.

Российские позиции на мировом рынке военно-морской техники

Анализ состояния мировых рынков вооружений и военной техники (ВВТ), к числу которых относят и рынок военно-морской техники (ВМТ) возможен при наличии количественных показателей этого рынка. Данную статистику предоставляют международные и национальные аналитические центры. Наибольшим авторитетом в мире пользуется Стокгольмский международный институт исследования проблем мира (СИПРИ) и Исследовательская служба библиотеки конгресса США. Статистика, предоставляемая этими агентствами, используется многими исследователями.

В России существует несколько национальных аналитических агентств, в том числе центр анализа мировой торговли оружием (ЦАМТО) и центр анализа стратегий и технологий (ЦАСТ).

³⁴Пашкус В.Ю., Булина А.О. Экономика и культура: креативная экономика, государственное регулирование и подходы к оценке бренда территории// Региональная экономика: теория и практика. 2014. № 35. -С. 39-47.

³⁵ Тулякова И. Место Санкт-Петербурга в судостроительной отрасли России // Общество: политика, экономика, право / Краснодар, изд-во Хорс 2014, Вып.1 с. 100-106

По данным ЦАМТО ВМТ в общей структуре мировой торговли на протяжении 2007-2014 гг. занимала существенную долю в 10,67% от общего объема мирового экспорта в размере 404,3 млрд. дол.

Объем поставок ВМТ за 2007-2014 гг. оценивается в 46,97 млрд. дол, и в последние годы экспорт ВМТ растет³⁶. Динамика ВМТ в общем объеме продаж вооружения и удельный вес ВМТ представлены таблицей 2.

Таблица 2 - Структура поставок ВМТ за 2007-2014 гг. (млн. долларов в текущих ценах)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2007-2014
ВМТ	4,6	4,4	4,2	5,8	4,9	6,9	7,4	8,6	46,97
Все типы ВВТ	46,9	47,0	44,6	53,8	59,1	57,1	57,2	74,5	440,309
Доля ВМТ в %	9,9	9,4	9,4	10,8	8,3	12,2	13,0	11,5	10,7

Источник: <http://www.arms trade.org/files/analytics/183.pdf>

Лидирующие позиции по поставкам ВМТ на протяжении периода 2007-2014 гг. занимали боевые надводные корабли (БНК). Их доля в общем объеме продаж составила 53,2 %. Второе место у малых и десантных кораблей с долей 26,9%. Третье место в поставках ВМТ заняли подводные лодки с долей 19,9% от общего объема продаж.

По прогнозам экспертов ЦАМТО на период 2015-2018 гг. ситуация со спросом на ВМТ немного улучшится, удельный вес ВМТ составит 12,8 %.

Лидерство в объемах продаж останется у БНК (47,6%), второе место займут неатомные подводные лодки с долей 28,95%, третье – катера всех типов с долей 23,5%.

Основные экспортеры на рынке ВМТ распределились за период 2007-2014 гг. в рейтинг, который отражают следующие таблицы.

БНК производят в мире 19 стран, среди основных поставщиков главные пять участников с их долями в общем объеме продаж показаны в Таб. 3.

³⁶ Ежегодник ЦАМТО (<http://www.armstrade.org/files/analytics/183.pdf> дата обращения 16.04.2016)

**Таблица 3 - Стоимостная оценка поставок БНК в 2007-2014 гг.
(млн. дол. в текущих ценах)**

	страна	2007-2014	% от общего объема 24997,5 млн. дол.
1	Россия	4255,0	17,0
2	Франция	3828,9	15,3
3	Испания	3692,5	14,8
4	Нидерланды	3158,4	12,6
5	Великобритания	2893,8	11,6

Источник: <http://www.arms trade.org/files/analytics/183.pdf>

Подводные лодки производят 9 основных стран, рейтинг главных участников представлен в таблице 4.

Таблица 4 - Стоимостная оценка поставок подводных лодок в 2007-2014 гг. (млн. дол. в текущих ценах)

	страна	2007-2014	% от общего объема 9354,6 млн. дол.
1	Германия	4347,7	46,5
2	Россия	3190,0	34,1
3	Франция	1424,0	15,2
4	Швеция	127,6	1,4
5	Чили	125,0	1,3

Источник: <http://www.arms trade.org/files/analytics/183.pdf>

Производство малых кораблей освоено большим количеством стран (30). Основные пять экспортеров представлены в таблице 5.

Таблица 5 - Стоимостная оценка поставок катеров и малых десантных кораблей в 2007-2014 гг. (млн. дол. в текущих ценах)

	страна	2007-2014	% от общего объема 12615,8 млн. дол.
1	Франция	1566,7	12,4
2	Россия	1489,5	11,8
3	Нидерланды	1202,5	9,5
4	Италия	1150,1	9,1
5	США	1090,2	8,6

Источник: <http://www.arms trade.org/files/analytics/183.pdf>

По таблицам видно, основное производство военного кораблестроения в отличие от гражданского, по-прежнему концентрируется в Европе и США. Причем, лидирующие позиции занимает Россия – первое место по

производству БНК и второе в производстве подводных лодок и малых кораблей.

Импортерами рынка судостроительной продукции является очень широкая группа стран.

При этом давний и традиционный партнер России по военно-техническому сотрудничеству – Индия является лидером по закупкам БНК с долей за период 2007-2014 гг. 18,9 % (4717,3 из 24997,5 млн. дол.), лидером по импорту подводных лодок с долей 14,6 % (1370,0 из 9354,6 млн. дол.). По импорту катеров и малых десантных кораблей первое место занимают США с долей в 10,6 % (1332,8 из 12615,8 млн. дол.).

По данным ЦАМТО мировой экспорт по всем категориям ВВТ за период 2007-2014 гг. составил 440308,8 млн. дол. При этом у России за этот период фактический экспорт составил 72869,2 млн. дол. Из них на ВМТ приходится 4300,9 млн. дол, или 6 % (по основной продаваемой продукции).

По данным СИПРИ российский экспорт военных кораблей на этот же период выглядит следующим образом (таблица 6).

Таблица 6-Кораблестроение в общем российском экспорте (млн. долл. в постоянных 1990 г. ценах)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	всего
Всего	5568	6265	5070	6172	8695	8480	8107	5468	53824
ВМТ	-	126	10	559	526	1689	1819	660	5389
Доля %	-	2,0	0,1	9,0	6,0	19,9	22,4	12,0	10,0

Источник: <http://arms trade.sipri.org/arms trade/html/export values.php>

Удельный вес по годам не отражает реальной картины, так как в связи с долгосрочностью кораблестроения, поставки по годам достаточно неравномерны. Но цифра удельного веса за весь период 2007-2014 гг. отражает весомость российских поставок ВМТ (10%).

Позиции страны-лидера на мировом рынке свидетельствуют о высоком уровне конкурентоспособности российской продукции. Россия была и остается на ближайшую перспективу основным экспортером ВМТ.

Заслуженный авторитет российской ВМТ подкрепляется высокой надежностью и, как недавно подтвердилось в ходе боевых действий военно-космических сил России против ИГИЛ, высокой точностью российского оружия. Вынужденное участие в конфликте на Ближнем Востоке принесло существенный маркетинговый успех в плане получения заказов от традиционных и новых торговых партнеров России.

Россия на рынке гражданского судостроения

Совсем иная ситуация складывается для России на рынке гражданского судостроения. В настоящее время (на 2014 г.) лидером мирового судостроения является Китай с долей в 40% от всего объема заказов гражданских судов. На верфях большой тройки (Китай, Южная Корея и Япония) сосредоточено 86% мирового объема заказов. Позиции большой тройки объясняются низкими затратами на производство и технологический инжиниринг, а также сформировавшейся репутацией предприятий этих стран как надежных поставщиков³⁷.

Так же судостроение успешно развивается в таких странах, как Бразилия, Филиппины, Тайвань, Вьетнам. На европейских производителей приходится 6%.

Доля российских судостроителей на мировом рынке последнее время остается неизменной на уровне 0,6%. При этом большая часть судов производится для российских заказчиков. Экспортные поставки идут в традиционные для России страны – Казахстан, Туркмения и Азербайджан.

Лидерами продаж на мировом рынке гражданского судостроения являются балкеры, танкеры, контейнеровозы, газовозы, лайнеры и круизные суда³⁸.

³⁷Годовой отчет ОСК за 2014 год
(http://www.oaosk.ru/upload/iblock/4b7/1_report_30_06_2015.pdf дата обращения 20.04.2016)

³⁸ Годовой отчет ОСК за 2014 год
(http://www.oaosk.ru/upload/iblock/4b7/1_report_30_06_2015.pdf дата обращения 20.04.2016)

Российские судостроители не могут покрыть потребностей национального рынка, большая часть продукции на отечественный рынок приходит с азиатских верфей.

Таблица 7 - Структура российского рынка гражданского судостроения по странам-производителям в 2004-2014 гг.

Страна-производитель	Доля в %
Южная Корея	76
Китай	8
Хорватия	5
Россия	4
прочие	7

Источник: Годовой отчет ОСК за 2014 год (http://www.oaosk.ru/upload/iblock/4b7/1_report_30_06_2015.pdf)

Как видно из таблицы российским производителям на внутреннем рынке достается лишь 4 %. Объясняется это жесточайшей конкуренцией с более сильными игроками из Азии (большая тройка) и Европы (Хорватия, Германия). Но главной причиной является все же наличие серьезных внутренних проблем в судостроительном комплексе России.

В следующей таблице ситуация на российском рынке гражданского судостроения представлена в стоимостных показателях за два года.

Таблица 8 - Положение ОСК на российском рынке гражданского судостроения

	2013	2014
Размер внутреннего рынка (заказы судов российскими заказчиками) в млрд. руб.	1097	1185
Доля ОСК в сегменте гражданского судостроения, в млрд. руб.	47,5	57

Источник: Годовой отчет ОСК за 2014 год (http://www.oaosk.ru/upload/iblock/4b7/1_report_30_06_2015.pdf)

Очевидно, что конкуренция с большой тройкой в строительстве крупнотоннажных гражданских судов для России бесперспективна³⁹. Отечественное гражданское судостроение должно сосредоточиться на приоритетных рыночных нишах. Это морская техника для освоения

³⁹Российское судостроение намерено отказаться от конкуренции с Китаем, Японией и Южной Кореей (http://www.korabel.ru/news/comments/rossijskoe_sudostroenie_namereno_otkazatsya_ot_konkurentsii_s_kitaem_yaponiey_i_yuzhnoy_koreey.html дата обращения 08.04.2016)

шельфовых месторождений Дальнего Востока и Арктики, техника для обслуживания Северного морского пути (СМП), техника для действующего гражданского флота.

И обслуживание СМП и освоение шельфовых месторождений требует наличия определенного количества и качества ледовой техники. По оценкам российских нефтегазовых компаний освоение континентального шельфа потребует создания сложных морских технических средств, опыт разработки и производства которых накоплен у России и практически отсутствует у зарубежных компаний. Поэтому российская продукция не только конкурентоспособна, но и превосходит зарубежные аналоги по своим техническим характеристикам. По прогнозам заказчиков морской техники по добыче и транспортировке углеводородов объем заказов на период до 2030 года в денежном выражении составит 400 млрд. руб. в год⁴⁰.

Потенциал грузоперевозок по СМП достаточно высокий. При этом уже сегодня ощущается недостаток ледокольной техники, который приводит к увеличению сроков ожидания ледового конвоя и торможению коммерческих перевозок. К тому же рост транзитных перевозок сдерживает высокая стоимость ледовых проводок⁴¹ (Груздева (2015)). Для развития СМП до 2030 года потребуется более 300 единиц морской техники, такой как атомные и дизельные ледоколы, танкеры, лесовозы и другие.

Еще одной существенной нишей для гражданского судостроения является создание судов речного флота и смешанного плавания. По некоторым оценкам потребность в такой продукции составит до 2030 года до 760 единиц ежегодно. Средний возраст судов этого класса, функционирующих в России, составляет до 40 лет и в ближайшее пятилетие

⁴⁰ Годовой отчет ОСК за 2014 год

(http://www.oaoosk.ru/upload/iblock/4b7/1_report_30_06_2015.pdf дата обращения 20.04.2016)

⁴¹ Груздева Е. Потенциал грузоперевозок по Северному морскому пути // МИР (Модернизация, Инновации, Развитие), 2015, т.6, № 4-2 (24), с. 278-282.

большинство этих судов должно быть выведено из эксплуатации, что непременно приведет к дефициту флота⁴².

Таким образом, для продукции российского гражданского судостроения есть и спрос, и возможности его удовлетворения.

Все российские судостроительные предприятия имеют возможность создавать и гражданскую и военную продукцию. Такая диверсификация важна для загрузки производственных мощностей и, следовательно, снижения затрат производства.

Ситуация на российском рынке с распределением по военным и гражданским заказам в последние годы показана в таблице 9, составленной по рейтингу крупнейших предприятий российского судостроения INFOLine Shipbuilding Russia TOP, опубликованному в газете «Коммерсантъ».

**Таблица 9 - Динамика количества переданных заказчикам
российскими верфями судов**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Гражданские	115	95	155	174	120	83
военные	39	63	87	132	116	99

Источник: <http://infoline.spb.ru/news/?news=140498>

Количество гражданских судов на протяжении периода 2010-2014 превышало количество военных. Но при этом военное кораблестроение превышает гражданское в стоимостном выражении, так как военные корабли, как правило, технологически более сложные. В 2015 г. количество военных превысило количество гражданских. За счет того, что гражданские суда часто серийные или простые в строительстве, в 2015 г. в стоимостном выражении военное кораблестроение обеспечило 82% заказов российских верфей (102,6 млрд. руб.) а объем гражданских заказов составил 22,8 млрд. руб.

Последние два года перекоп в сторону военного кораблестроения усиливается, в то время как динамика обоих рынков и военного, и

⁴² Годовой отчет ОСК за 2014 год
(http://www.oaosk.ru/upload/iblock/4b7/1_report_30_06_2015.pdf дата обращения 20.04.2016)

гражданского падающая. Доля оборонного заказа в портфеле верфей растет⁴³. Это связано во многом с принятием Государственной программы вооружения, направленной на передачу армии и флоту страны новых образцов ВВТ. При этом буксуют заказы, связанные с разработкой шельфовых месторождений в связи с динамикой цен на нефть.

Не способствует развитию гражданского судостроения и затяжной экономический кризис мировой экономики, который, безусловно, сказывается на грузоперевозках, в том числе морским путем. Причем снижение потребности в морских грузоперевозках связано не только с падением мирового спроса на нефть. Снижаются потребности в перевозках и других грузов. Все это не может не сказываться и на спросе на новые гражданские корабли.

В области строительства речных судов следовало бы обратить внимание на производство и реализацию на внутреннем и внешнем рынках речных пассажирских, в том числе прогулочных, судов типа «Метеор» и «Ракета». У России в советский период был накоплен значительный опыт в строительстве таких судов. Их охотно закупали и эксплуатировали страны Восточной Европы. За последние 20 лет этот рынок был нами потерян, хотя спрос на такие корабли остался. Изношен парк этих судов и внутри страны. В то же время возродить производство того, что когда-то успешно выпускалось и продавалось гораздо проще, чем, к примеру, осваивать что-то принципиально новое.

Выводы

1. Значение судостроения для России сложно переоценить. В силу исторического развития, географического положения и природно-климатических условий страны и адекватное развитие и гражданского и военного судостроения является гарантом национальной, продовольственной, транспортной безопасности страны. На данный момент

⁴³ <http://infoline.spb.ru/news/?news=140498> дата обращения 05.04.2016

гражданское судостроение не способно удовлетворять даже внутренние потребности страны и совершенно неконкурентоспособно на мировом рынке. Развитию военного кораблестроения всегда уделялось должное внимание, особенно серьезных успехов в отрасли удалось добиться в советский период. В настоящее время страна остается одним из главных участников мирового рынка военно-морской техники.

2. Наличие широкого спектра проблем судостроительной отрасли, особенно в части гражданского производства, ставит под сомнение возможности создания продукции конкурентоспособной на мировом рынке. Для решения проблем государство в последнее десятилетие предприняло ряд мер. В частности, на настоящий момент утверждена программа развития, нацеленная на стимулирование научных разработок в области морских технологий, модернизацию производственных мощностей отрасли. А также проведены структурные преобразования отрасли, а именно создана объединенная судостроительная корпорация, чья деятельность расширяется в последние годы. Ситуация на рынке гражданского судостроения по государственной программе развития судостроения должна быть существенно улучшена к 2030 году.

3. Несмотря на сложное экономическое и финансовое положение страны, оказавшейся в ситуации глубокого экономического кризиса, с одной стороны, падения валютных поступлений от товаров традиционного российского экспорта (нефти и газа), с другой стороны, и экономических санкций со стороны Евросоюза и США, с третьей стороны, России требуется выполнять свою программу перевооружений, вкладывать средства в финансирование военных научных разработок, осуществлять модернизацию своей военно-технической материальной базы, искать и находить новые и расширять старые источники валютных поступлений, в том числе от продажи военно-морской техники. И, как бы ни было сложно, реализовывать программу импорт замещения машиностроительной продукции.

4. Можно было бы порекомендовать российским производителям возродить выпуск тех видов судов гражданского назначения, производство которых имеет относительно короткий производственный цикл, не требует крупных инвестиционных затрат, уникальных технологий и дорогостоящих материалов. Тех, на которые имеется стабильный спрос. Реализовывать нужно те проекты, которые сулят сравнительно быструю отдачу. Государство же должно осуществлять «точечную» поддержку таких проектов, предоставляя кредиты на льготных условиях.

5. О конкурентоспособности военного кораблестроения, способного удовлетворить не только внутренние потребности государства, но и приносить экспортную выручку от продаж на мировом рынке, свидетельствует статистика по динамике и объемам российского экспорта ВМТ. Вынужденное участие России в локальных военных конфликтах, таких, например, как война с ИГИЛ в Сирии, доказало высокую боевую эффективность российских вооружений и военной техники, в том числе военно-морской, и принесло маркетинговый успех в плане получения новых многомиллиардных заказов от иностранных партнеров.

Библиография

1. Груздева Е. Потенциал грузоперевозок по Северному морскому пути // МИР (Модернизация, Инновации, Развитие). – 2015. – Т.6, № 4-2. – С. 278-282.
2. Деньгов В.В., Мельникова Е.П. Неблагоприятный отбор на рынках различных страховых услуг и способы борьбы с ним (опыт практических исследований) // Маркетинг МВА. Маркетинговое управление предприятием. – 2013. – № 2. – С. 98–118.
3. Логачев С. Современное состояние мирового и российского судостроения // Судостроение. – 2013. – №2. – С.11-17.

4. Новиков А., Иванкович А. Текущее положение и перспективы развития судостроения в России и за рубежом // Экономика и предпринимательство. – 2015. – №6-1. – С. 668-672
5. Пашкус В.Ю., Булина А.О. Экономика и культура: креативная экономика, государственное регулирование и подходы к оценке бренда территории // Региональная экономика: теория и практика. – 2014. – №35. – С. 39-47.
6. Тактаров Г., Набиев Р., Кондрицкий М. Анализ состояния и тенденций развития судостроительно-судоремонтной отрасли РФ // Вестник АГТУ Серия: Экономика. – 2013. – №2. – С.118-126.
7. Тресорук А., Фролов И. Российское судостроение: проблемы развития и пути повышения его конкурентоспособности // Научные труды: институт народнохозяйственного прогнозирования РАН. – 2015. – №13. – С. 463-485.
8. Тулякова И. Место Санкт-Петербурга в судостроительной отрасли России // Общество: политика, экономика, право. – 2014. – Вып.1. – С. 100-106
9. Тулякова И.Р. Военно-техническое сотрудничество России с иностранными государствами: состояние, проблемы, перспективы // Вестник С.-Петербургского университета. Сер. 5: Экономика. – 2011. – Вып. 4. – С. 53-62.
10. Экономическая политика. Учебник и практикум для бакалавриата и магистратуры / Под ред. А.Н. Лякина. – М: Юрайт, 2015. – 432 с.
11. Годовой отчет ОСК за 2014 год – [Электронный документ] – http://www.oaosk.ru/upload/iblock/4b7/1_report_30_06_2015.pdf
12. Государственная программа РФ «Развитие судостроения на 2013-2030 годы» – [Электронный документ] – <http://www.minpromtorg.gov.ru/ministry/fcp/6>

13. Ежегодник ЦАМТО – [Электронный документ] –
<http://www.armstrade.org/files/analytics/183.pdf> (дата обращения
16.04.2016)
14. Крыловский государственный научный центр – [Электронный ресурс]
– <http://krylov-center.ru/rus/about-the-center/federal-programs/> (дата
обращения 11.04.2016)
15. Объединённая судостроительная корпорация (ОСК) – [Электронный
ресурс] – <http://www.oaosk.ru/> (дата обращения 12.04.2016)
16. Рейтинг крупнейших предприятий российского судостроения
INFOLine Shipbuilding Russia TOP опубликован в газете
«Коммерсантъ» – [Электронный документ] –
<http://infoline.spb.ru/news/?news=140498>
17. Речное судостроение в России: проблемы и перспективы развития –
[Электронный документ] –
http://www.raexpert.ru/researches/river_shipbuilding/part2/ (дата
обращения 12.04.2016)
18. Российское судостроение намерено отказаться от конкуренции с
Китаем, Японией и Южной Кореей – [Электронный документ] –
[http://www.korabel.ru/news/comments/rossiyskoe_sudostroenie_namereno_
otkazatsya_ot_konkurentsii_s_kitaem_yaponiey_i_yuzhnoy_koreey.html](http://www.korabel.ru/news/comments/rossiyskoe_sudostroenie_namereno_otkazatsya_ot_konkurentsii_s_kitaem_yaponiey_i_yuzhnoy_koreey.html)
(дата обращения 08.04.2016)
19. The independent resource on global security / Stockholm International
Peace Research Institute – [Электронный ресурс] –
http://armstrade.sipri.org/armstrade/html/export_values.php

References

Gruzdeva E. (2015) The Potential of cargo transportation along the Northern sea route // MIR (Modernization, Innovation, Development). – Vol.6, №4-2. – Pp. 278-282.

Dengov, V.V., Melnikova E. (2011) Experimental verification of models of adverse selection // Bulletin of the St. Petersburg University, Ser. 5: Economics. – Iss. 3. – Pp. 31-41.

Logachev S. (2013) The Current State of World and Russian Shipbuilding // Shipbuilding. – №2. – Pp.11-17.

Novikov A., Ivankovic A. (2015) Current situation and prospects of development of shipbuilding in Russia and abroad // Economics and entrepreneurship. – №6-1. – Pp. 668-672

Pashkus V.Y., Bulina A.O. (2014) Economy and Culture: Creative Economy, Government Regulation and Approaches to the Assessment of Brand Territory // Regional Economics: Theory and Practice. – Iss. 35. – Pp. 39-47.

Taktarov G., Nabiev R., Kondritsky M. (2013) Analysis of the status and trends of development of the shipbuilding and ship repair industry of the Russian Federation // Vestnik of ASTU Series: Economics. – №2. – Pp.118-126.

Tresoruk A., Frolov I. (2015) Shipbuilding in Russia: problems of development and ways of increase of its competitiveness // Scientific works: Institute of economic forecasting Russian Academy of Sciences. – №13. – Pp. 463-485.

Tulyakova I. (2014) Saint-Petersburg in the shipbuilding industry in Russia // Society: politics, Economics, law. – Iss. 1. – Pp. 100-106

Tulyakova I. R. (2011) Military-technical cooperation of Russia with foreign States: problems and prospects // Vestnik St. Petersburg University. Ser. 5: Economy. – Iss. 4. – Pp. 53-62.

Economic policy. Tutorial and workshop for undergraduate and graduate (2015) /
Ed. by A.N. Lyakin. – Moscow: Yurayt. – Pp. 1-432.

Годовой отчет ОСК за 2014 год – [Электронный документ] –
http://www.oaoosk.ru/upload/iblock/4b7/1_report_30_06_2015.pdf

Государственная программа РФ «Развитие судостроения на 2013-2030 годы»
– [Электронный документ] – <http://www.minpromtorg.gov.ru/ministry/fcp/6>
дата обращения 10.09.2013

Ежегодник ЦАМТО – [Электронный документ] –
<http://www.armstrade.org/files/analytics/183.pdf> (дата обращения 16.04.2016)

Крыловский государственный научный центр – [Электронный ресурс] –
<http://krylov-center.ru/rus/about-the-center/federal-programs/> (дата обращения
11.04.2016)

Объединённая судостроительная корпорация (ОСК) – [Электронный ресурс]
– <http://www.oaoosk.ru/> (дата обращения 12.04.2016)

Рейтинг крупнейших предприятий российского судостроения INFOLine
Shipbuilding Russia TOP опубликован в газете «Коммерсантъ» –
[Электронный документ] – <http://infoline.spb.ru/news/?news=140498>

Речное судостроение в России: проблемы и перспективы развития –
[Электронный документ] –
http://www.raexpert.ru/researches/river_shipbuilding/part2/ (дата обращения
12.04.2016)

Российское судостроение намерено отказаться от конкуренции с Китаем,
Японией и Южной Кореей – [Электронный документ] –
http://www.korabel.ru/news/comments/rossiyskoe_sudostroenie_namereno_otkaza

tsya_ot_konkurentsii_s_kitaem_yaponiey_i_yuzhnoy_koreey.html (дата
обращения 08.04.2016)

The independent resource on global security / Stockholm International Peace
Research Institute – [Электронный ресурс] –
http://armstrade.sipri.org/armstrade/html/export_values.php