

Обзор судостроительной отрасли России

*Балаова И.А., студентка 3 курса
факультета управления*

*Научный руководитель: Тотиева Жанна Дмитриевна,
доцент кафедры математического анализа,
кандидат физико-математических наук*

ФГБОУ ВО «СОГУ имени Коста Левановича Хетагурова»

e-mail: ibalaova@mail.ru

Россия, Владикавказ

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».

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

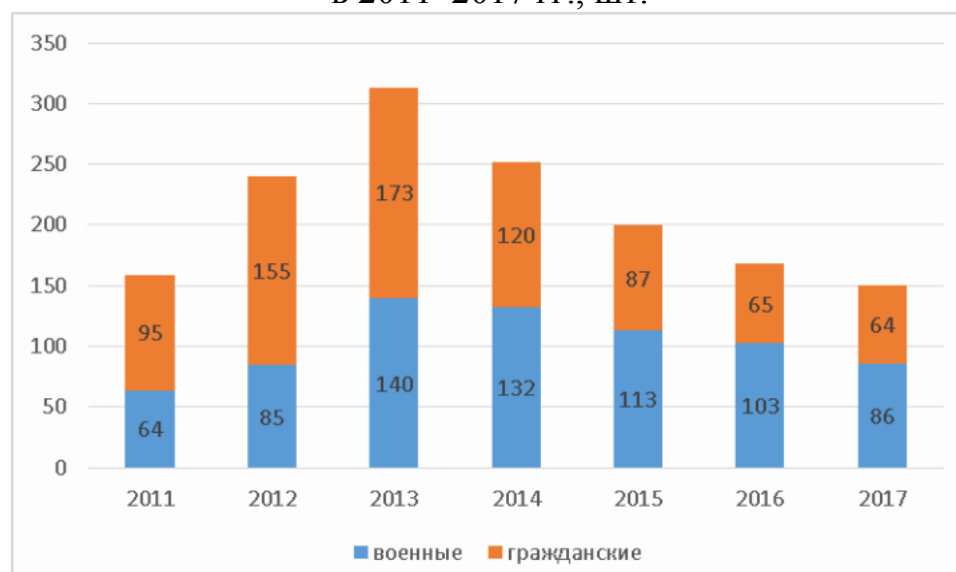
- судостроение и судоремонт;
- судовое машиностроение и электротехника;
- морское приборостроение.

В упомянутой выше программе развития судостроения также отмечается, что кроме подотчетных Министерству промышленности и торговли Российской Федерации организаций, на которые и 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 судов. При этом падение в гражданском сегменте в рассматриваемый период времени было выше, чем произошедшее снижение объемов производства в сегменте гражданских судов.

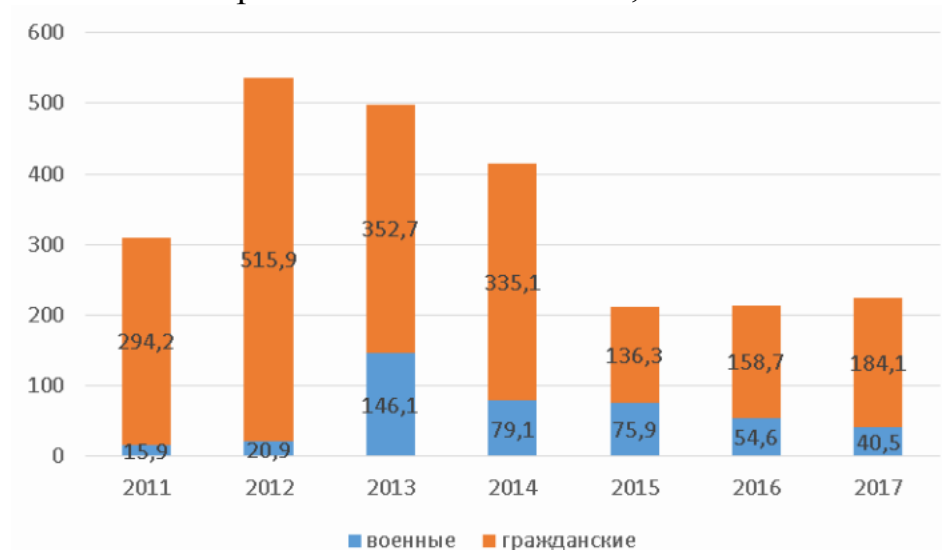
Рисунок 1. Динамика количества гражданских и военных судов, построенных в 2011–2017 гг., шт.



Источник: INFOLine

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 назначения [2].

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



Источник: INFOLine

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.» [3]. При этом прямой корреспонденции между показателями нет. И если в ограниченном 2016 году 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 доступа [4]. Соответственно информация по ней доступна не полностью. Возможно это является одной из причин, почему там также нет необходимой нам статистики. Соответственно и годовые отчеты крупнейшего из субъектов российского рынка и отрасли судостроения корпорации ОСК не содержат данные в интересующем нас разрезе.

В этих условиях для описания текущего состояния отечественной судостроительной отрасли мы были вынуждены использовать любые доступные данные, с приоритетом, который был отдан 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 Минпромторга [5] 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» [6] 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 названо строительство и ремонт судов.

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-конструкторских и научно-исследовательских бюро, 4 машиностроительных заводов. 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.

В целом, для отрасли 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» [7].

Как было сказано 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 ранее [8]. С учетом того положения, которое занимает ОСК в российском судостроении, с

определенной долей уверенности мы можем 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 год [9]. В ней было сказано следующее:

- В обновление обеспечивающего флота в 2017 году сданы в эксплуатацию 2 катера-бонепостановщика «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 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. [10].

Список использованной литературы:

1. Бутков А. М. Рынок продукции судостроения. М.: Национальный исследовательский университет Высшая школа экономики, 2018.
2. <http://infoline.spb.ru/news/index.php?news=158398>

3. <https://www.fedstat.ru/indicators/search?searchText=%D0%B2%D1%8B%D1%80%D1%83%D1%87%D0%BA%D0%B0>
4. <http://government.ru/programs/246/events/>
5. <http://minpromtorg.gov.ru/activities/industry/otrasli/sudostroi/#collapseOne>
6. Игнатъева Н.А. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СУДОСТРОЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2016. – № 4-6. – С. 1159–1162..
7. <http://sudostroenie.info/novosti/22836.html>
8. <https://flotprom.ru/2018/%D0%9E%D1%81%D0%BA8/>
9. <http://government.ru/info/32081/>
10. <http://tass.ru/ekonomika/5032362>