

Текущие тенденции и складывающаяся динамика российского рынка гражданских судов

*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: lbalaova@mail.ru
Россия, Владикавказ*

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

Так, например, в статье д.э.н. Бабуриной О.Н. «Ретро- и перспектива судостроительной и судоремонтной отраслей Крыма в контексте возрождения морской индустрии России» со ссылкой на данные ЕСИМО (Единая государственная система информации об обстановке в мировом океане) приводится информация, что на 21.01.2015 г. под контролем российских судовладельцев находилось 1387 судов (грузовой морской торговый флот), совокупным дедвейтом более 20 млн тонн. Из них под иностранным флагом ходило 277 судов с совокупным дедвейтом более 14 млн тонн (70,5 % тоннажа судов, принадлежащих российским судовладельцам) [2].

Для сравнения, по состоянию на начало 2006 года общее количество судов контролируемого Россией морского транспортного флота составляло 1546 единиц с общим дедвейтом 14,4 млн тонн, из которых 55,4 % тоннажа эксплуатировалось под иностранными флагами. Важно отметить, что в 1992 году доля «иностранного» дедвейта была равна 18,4 % [3].

Подобная информация лишь эпизодически появляется в открытом доступе. Однако даже исходя из неполных представленных нами выше данных, мы можем сделать целый ряд выводов. Во-первых, мы видим, что флот находящихся под контролем российских компаний морских судов в количественном отношении сократился. Во-вторых, несмотря на общее снижение количества судов, их суммарный дедвейт имел выраженную тенденцию к росту. Помимо характерного для всей мировой судостроительной отрасли технического аспекта, связанного со строительством все более крупных судов, это отражает еще и смещение потребительского спроса на российском рынке в сторону нефтеналивных

танкеров и судов для перевозки контейнеров, которые в среднем по своему размеру и тоннажу больше судов прочих групп. И, в-третьих, мы наблюдаем, что все большая доля дедвейта приходится на суда, ходящие под иностранным флагом.

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

Что касается структуры спроса, то он, как это было сформулировано в официальных материалах крупнейшего игрока российского рынка – корпорации ОСК [4], имеет несколько основных сегментов. Учитывая географическое положение Российской Федерации, протяженность ее береговых границ и водных путей, объемы запасов углеводородного сырья на шельфе, а также влияние макроэкономических факторов, отечественный рынок гражданского судостроения традиционно делится на пять сегментов:

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

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

В настоящее время одним из наиболее приоритетных направлений развития гражданского судостроения в России является производство оборудования, необходимого для освоения нефтегазовых месторождений морского шельфа. В настоящее время морской шельф обеспечивает около 50% мировой добычи углеводородов (80–100 млрд долл. США в год). Особенность российского нефтегазового шельфа – наличие сезонного или практически круглогодичного ледового покрова (Северный Каспий, Охотское море, моря российской Арктики), что предъявляет дополнительные, принципиально новые требования ко всем судам и объектам морской техники, обеспечивающим разведку, обустройство и освоение месторождений, а также отгрузку и вывоз добываемой (в том числе на береговых месторождениях) продукции. Первоочередные арктические проекты связаны с Баренцевым, Карским морями, районом Обско-Тазовских губ. По совокупным оценкам российских нефтегазовых компаний, освоение континентального шельфа потребует уже к 2030 г. создания технических средств и сопутствующей инфраструктуры для добычи и транспортировки до 100 млн тонн нефти и до 200 млрд м³ газа в год [5].

Помимо обеспечения потребностей, связанных с освоением континентального шельфа, остаются актуальными и прочие, традиционные

для российского судостроения направления, где в качестве игроков активно выступают отечественные производители, опирающиеся преимущественно на потребности внутреннего рынка.

Одним из таких направлений можно назвать производство судов, обеспечивающих потребности внутреннего водного транспорта. В государственной программе Российской Федерации «Развитие судостроения на 2013–2030 годы» отмечалось, что «в последние десятилетия интенсивность использования внутренних водных путей растет, в 2010–2012 годах наблюдалось резкое увеличение заказов российских судоходных компаний на грузовые суда внутреннего и смешанного плавания». Факт же отставания роста перевозок от декларируемой потребности в судах объяснялся отсутствием требуемого количества судов. При этом заявлялось, что «при появлении на рынке новых технических решений по приемлемой цене наблюдается ажиотажный спрос» [6]. Однако более свежие данные менее оптимистичны. В частности, в последнее время все больше говорят об обострившейся конкуренции с железнодорожным транспортом. Так, на состоявшемся в Москве 20 марта 2018 года собрании членов Российской палаты судоходства говорилось о сокращении грузовой базы внутреннего водного транспорта в сегменте перевозок нефтеналивных грузов [7].

В части обеспечения потребностей морского торгового флота, то, как и на мировом рынке, в России потребительский интерес смещен в сторону крупных сухогрузных и наливных судов. Однако в этих сегментах значительно более сильные позиции имеют иностранные производители (например, Южная Корея). Что касается конкурентного сегмента, где при помощи государства приоритет должны получить представители отечественной отрасли судостроения, то он в первую очередь связан с потенциалом развития Северного морского пути. В случае полномасштабной реализации этого проекта должен будет возникнуть дополнительный спрос на ледоколы и грузовые суда с повышенной ледовой проходимостью. А это как раз тот сегмент, где российские производители могут конкурировать с зарубежными компаниями [8].

Что касается перспектив внутреннего рынка рыбопромысловых судов, то здесь, по нашему мнению, имеется высокая неопределенность дальнейших перспектив. Российский флот судов этой группы в среднем старше, чем в прочих группах. Это, в теории, должно стимулировать спрос на рыбопромысловые суда. Однако реальность такова, что экспертами в 2014–2015 годах, напротив, отмечалось сокращение производства рыболовных судов и судов-рыбозаводов. При этом указывалось, что параллельно шел процесс снижения объемов добычи рыбы живой, свежей или охлажденной и увеличения ее поставок на экспорт [9]. По нашему мнению, это создает предпосылки для «ухода» спроса на рыбопромысловый флот в третьи страны.

Еще один оставшийся сегмент рынка – научно-исследовательский флот. Функционально, относящиеся к этой группе суда служат для изучения, освоения и использования Мирового океана. Ранее, основной их задачей

было исследование потенциала вылова рыбы. В программе «Развитие судостроения на 2013–2030 годы» декларировалось, что данный сегмент рынка полностью определен госзаказом [10]. Соответственно, его перспективы будут определяться возможностями государства и состоянием отечественной рыбопромысловой отрасли.

Что касается ключевых игроков российского рынка, то со стороны иностранных производителей сразу следует назвать уже упомянутые выше судостроительные дивизионы корейских компаний Samsung и Daewoo. Последняя поставила в Россию в ноябре 2017 года два газовоза СПГ ледового класса, предназначенные для доставки СПГ с производственного комплекса «Ямал СПГ» [11]. В апреле 2018 года появилась новость, что Совмкофлот собирается расширить заказ на строительство газовозов у другой корейской компании Hyundai Heavy Industries [12], где ранее уже было сделано несколько заказов на строительство судов аналогичной группы. В сегменте балкеров сильны позиции китайских игроков. Так, например, также в апреле 2018 года появилась информация, что на верфи Yangzijiang Shipbuilding в китайской провинции Цзянсу будут построены 6 балкеров для российского заказчика [13].

Среди российских игроков рынка бесспорным лидером является Объединённая судостроительная корпорация (ОСК) — крупнейший судостроительный холдинг России. В корпорацию входит 40 судостроительных, судоремонтных заводов и конструкторских бюро. На предприятиях ОСК трудится 80 000 человек. Практически все боевые корабли, строящиеся и разрабатываемые для ВМФ России (95%), производятся и ремонтируются предприятиями корпорации. 100% акций ОСК принадлежит государству.

Несмотря на преимущественную ориентацию на нужды гособоронзаказа, ОСК активно развивает и гражданский сегмент. Так, в 2015 году заказчикам было сдано два дизель-электрических ледокола, три нефтеналивных танкера, пять буксиров, три пассажирских теплохода и два грузовых несамоходных понтона [14]. По данным самой компании, по итогам 2015 года ее доля в гражданском сегменте отечественной судостроительной отрасли (стоимостной базис) составила 53,8%.

В соответствии с данными Infoline, в 2017 году группа ОСК сохранило лидерство на российском рынке [15]. Даже крупнейшие из прочих российских судостроительных компаний существенно отстают от лидера.

Так, по данным Infoline, вторую строчку рейтинга крупнейших российских судостроительных компаний в последние годы стабильно занимает холдинг «Ак Барс», чьи объемы производства на порядок меньше, чем у лидера. Ключевым предприятием судостроительного дивизиона этого многопрофильного холдинга является АО «Зеленодольский завод им. А.М. Горького». При этом, как и в случае с ОСК, основным направлением деятельности предприятия является удовлетворение нужд ВМФ России [16]. В феврале 2018 года на уровне руководства Татарстана было объявлено, что на базе АО «Холдинговая компания «Ак Барс» будет создана отдельная

судостроительная корпорация. В ее состав помимо упомянутого выше завода войдут Зеленодольское проектно-конструкторское бюро, казанский завод «Электроприбор» (производство оптического и электронного оборудования), «Волготатсудоремонт» (судоремонт), «Ак Барс Металл» (производство строительных металлоконструкций) и «Адриа Винч Зеленодольск» (проектирование и производство высокотехнологичного оборудования для судостроительной отрасли, деревообрабатывающей и горнодобывающей промышленности) [17].

Третью строчку в рейтинге Infoline занимает компания «Трансшип» – вертикально интегрированный холдинг, включающий в себя конструкторское бюро, судостроительную верфь и судоходную компанию. Входящее в холдинг непосредственно судостроительное подразделение – расположенная на берегу керченского пролива, между черным и азовским морями судостроительная верфь «Краншип» [18]. Предприятие специализируется на выпуске буксиров [19].

Расположившийся на четвертом месте, входящий в государственную корпорацию «Ростех» концерн «Калашников» специализируется на производстве малотоннажных судов военного и гражданского назначения длиной до 50 метров, в первую очередь транспортно-десантных и штурмовых катеров. Основным судостроительным активом концерна является группа компаний «Рыбинская верфь». Помимо этого, компания владеет долей в АО «Судостроительный завод «Вымпел». А в октябре 2017 года прошла информация, что концерн «Калашников» планирует получить 100% долю в капитале судостроительного и судоремонтного завода «Верфь братьев Нобель» [20].

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

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

На рынке сохраняется высокая зависимость от импорта. И в последние годы в качестве приоритетного партнера России все более усиливает свои позиции одна из ведущих судостроительных держав в мире – Южная Корея. Согласно самой свежей на момент подготовки этого материала информации, именно с корейской компанией ENK Co., LTD [21] российской стороной велись переговоры о строительстве судостроительной верфи на Сахалине.

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

Список использованной литературы:

1. Волкова А.В. Рынок минеральных удобрений. М.: Национальный исследовательский университет Высшая школа экономики, 2017.
2. <https://cyberleninka.ru/article/n/retro-i-perspektiva-sudostroitelnoy-i-sudoremontnoy-otrasley-kryma-v-kontekste-vozhrozhdeniya-morskoy-industrii-rossii>
3. <http://www.finmarket.ru/news/577174>
4. <http://www.ar2015.oaoosk.ru/ru/market-situation/civil-shipbuilding/>
5. https://drgroup.ru/components/com_jshopping/files/demo_products/Demo_Analiz-rinka-grajdanskogo-sudostroeniya-v-rossii.PDF
6. https://drgroup.ru/components/com_jshopping/files/demo_products/Demo_Analiz-rinka-grajdanskogo-sudostroeniya-v-rossii.PDF
7. http://www.russian-shipping.ru/NEWS_21_03_2018
8. http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_139822/0bcc130e86e444231a5793730faacf893947e3c5/
9. Е. М. Вотинова, М. В. Вотинов «Оценка современного состояния рыбной промышленности: статистический обзор и анализ ситуации» Вестник АГТУ. 2017. № 2
10. http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_139822/d7e667f38826a676f47f67e32ce700d858a53ab7/
11. <http://sudostroenie.info/novosti/22610.html>
12. <http://sudostroenie.info/novosti/22687.html>
13. <http://sudostroenie.info/novosti/22713.html>
14. Доклад Директора Департамента координации программ и проектного управления АО «Объединенная судостроительная корпорация» Кузнецова Л.Д, на конференции «Российское судостроение», 06.04.2017
15. <https://www.kommersant.ru/doc/3569485?query=%D0%A1%D1%83%D0%B4%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5>
16. http://www.abh.ru/index.php?page=static_page&DocID=117

17. <http://tass.ru/v-strane/4955367>
18. <http://transship-group.com/ru/#!/ru/companies/>
19. <http://cranship.ua/ru/>
20. <https://www.kommersant.ru/doc/3429485>
21. <https://sakhalin.info/news/150395>