

Оценка перспектив российского рынка судостроительной техники на ближайший период

*Кочиев А.И., студент 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: Alankochiev97@mail.ru

Россия, Владикавказ

Как и в большинстве прочих отраслей российского машиностроительного комплекса, в сегменте отечественного судостроения прогнозирование является задачей неблагодарной и трудноисполнимой. Общим с другими отраслями машиностроения в этом смысле является факт, что даже на краткосрочные перспективы судостроения оказывает влияние большое число внешних политических и экономических факторов. Также для всего российского машиностроения характерно то, что как состояние связанных с ним отраслей, так и состояние внутреннего рынка в значительной степени определяется уровнем государственного регулирующего участия и поддержки. Для отечественного судостроения это характерно даже в большей мере, чем, например, для автомобилестроения. Причина – в большей концентрации как производителей, так и потребителей судостроительной продукции. Соответственно и конкурентные рыночные механизмы изначально работают тут не так эффективно, как на тех рынках, где имеется массовое производство и потребление. Основной объем спроса сосредоточен либо напрямую у государства (как в случае с гособоронзаказом), либо у тесно связанных с ним компаний (как в случае с проектом освоения Арктического шельфа). Из этого закономерно следует, что определяющим для будущего состояния отрасли и рынка будет возможность государства оказывать поддержку отечественному судостроению и обеспечивать спрос на его продукцию. И хотя заинтересованность государства в этом очевидна, его возможности по реализации задуманного вызывают вопросы. Как известно, в настоящий момент развитие отечественной судостроительной отрасли определяется государственной программой Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013–2030 годы». В рамках программы предусмотрены ежегодные бюджетные ассигнования, объем которых прописан в тексте рассматриваемого документа. Однако их суммы с момента принятия программы уже неоднократно менялись. Соответственно менялись и целевые показатели программы. Последние на момент подготовки этого материала изменения

были внесены соответствующим постановлением правительства в марте 2018 года [2]. К тому же отечественными предприятиями хронически не выполняются запланированные поставки в рамках гособоронзаказа. Об этом неоднократно упоминалось в СМИ [3].

На сегодняшний день дополнительную неопределенность вносит и все усиливающийся режим санкций, который введен в отношении России целым рядом стран. Для отечественной промышленности это означает ограничение доступа к целому ряду необходимой продукции и технологий, замещение которых требует, как минимум, дополнительного времени.

В условиях описанной высокой неопределенности большого числа значимых факторов, подготовка осмысленного прогноза крайне сложна, если вообще возможна. Мы можем лишь оценить перспективы складывавшегося до настоящего времени на рынке и в отрасли тренда, сопоставив их с ближайшими планами в отрасли, а также вероятностью их своевременной реализации.

Что касается ожиданий на 2018 год, то на прошедшей 18 апреля этого же года коллегии Минпромторга РФ главой министерства Денисом Мантуровым был сделан доклад, в котором говорилось, что в текущем году российские судоверфи сдадут заказчикам 109 единиц кораблей, судов и плавсредств. При этом 45 единиц будут построены в рамках гособоронзаказа и военно-технического сотрудничества. 64 единицы флота будут переданы гражданским заказчикам [4].

Среди важнейших событий кораблестроения, ожидаемых в 2018 году, Денисом Мантуровым были названы завершение строительства головного фрегата проекта 22350 на Северной верфи и головного большого десантного корабля проекта 11711 на ПСЗ «Янтарь».

Что касается гражданского судостроения, то в этом сегменте планируется завершение строительства головного и первого серийного ледоколов проекта Aker ARC 130A на Выборгском СЗ, головного траулера-сейнера проекта SK-3101R на ПСЗ «Янтарь» и двух судов снабжения проекта 22420 на Амурском СЗ.

Приведенную выше информацию дополняют слова главы агентства «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, который заметил, что на 2018–2019 годы запланирована сдача более 190 судов и кораблей тоннажем более 50 тонн — общей стоимостью более 400 млрд руб. (из них около 100 военных). В соответствии с оценками Бурмистрова, в денежном соотношении на военное кораблестроение придется около 70%, в тоннаже — около 40–45%. По версии руководителя Infoline, крупнейшими сданными заказами 2018 года будут два танкера RST25 для ООО «Волготранс» по 15 тыс. тонн каждый (строятся на СЗ «Лотос») и ледокол Aker ARC 130A «Александр Санников» для «Газпром нефти» на 13 тыс. тонн (строится Выборгским СЗ). В военном кораблестроении планируется сдача подлодки проекта 955А «Борей» «Князь Владимир» (проходит испытания) и проекта 09852 «Белгород» (строится на «Севмаше», хотя, как говорит эксперт, вероятнее всего, сдача будет перенесена с 2018 на 2019 год) [5].

Как известно, для отечественного судостроения характерна ситуация, когда уже заявленные планы по завершению строительства переносятся на более поздний срок. Так, издание «Коммерсант» писало, что в 2016 году не были достигнуты плановые значения по показателю «увеличение объема выпуска гражданской продукции российского судостроения в денежном выражении по отношению к 2011 году». Он должен был достигнуть 95%, а фактически составил 69%. Объем выпуска гражданской продукции также не достиг плановых значений и вместо 115 тыс. тонн водоизмещения составил 107 тыс. тонн. Кстати, хроническое отставание характерно и для крупных инвестиционных проектов, связанных с развитием производственных мощностей в отечественном судостроении. В частности, в первой половине 2017 года экспертами указывалось на явное отставание по реализации проекта «Звезда» [6]. Здесь важно отметить, что трудности с реализацией упомянутого проекта были и ранее. Так, если в 2009 году на старте проекта «Звезда» для его осуществления было создано совместное предприятие Объединенной судостроительной корпорации и корейского концерна «Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co., Ltd», то уже в 2012 году корейская компания вышла из проекта. Причиной этого была названа неопределенность в отношении его финансирования российской стороной [7].

Учитывая все, что было сказано выше, мы склоняемся к тому, что в ближайшие два года наиболее вероятным будет инерционный сценарий, подразумевающий дальнейшее снижение объемов производства судов на российских верфях. При этом приведенные нами выше цифры из выступления Дениса Мантурова говорят о том, что темпы снижения объемов строительства в 2018 году даже ускорятся, по сравнению с тем трендом, который наблюдался в предыдущие несколько лет.

Мы постарались учесть все описанные факторы, и наша оценка объемов выпуска судов на российских верфях в ближайшие два года выглядит следующим образом:

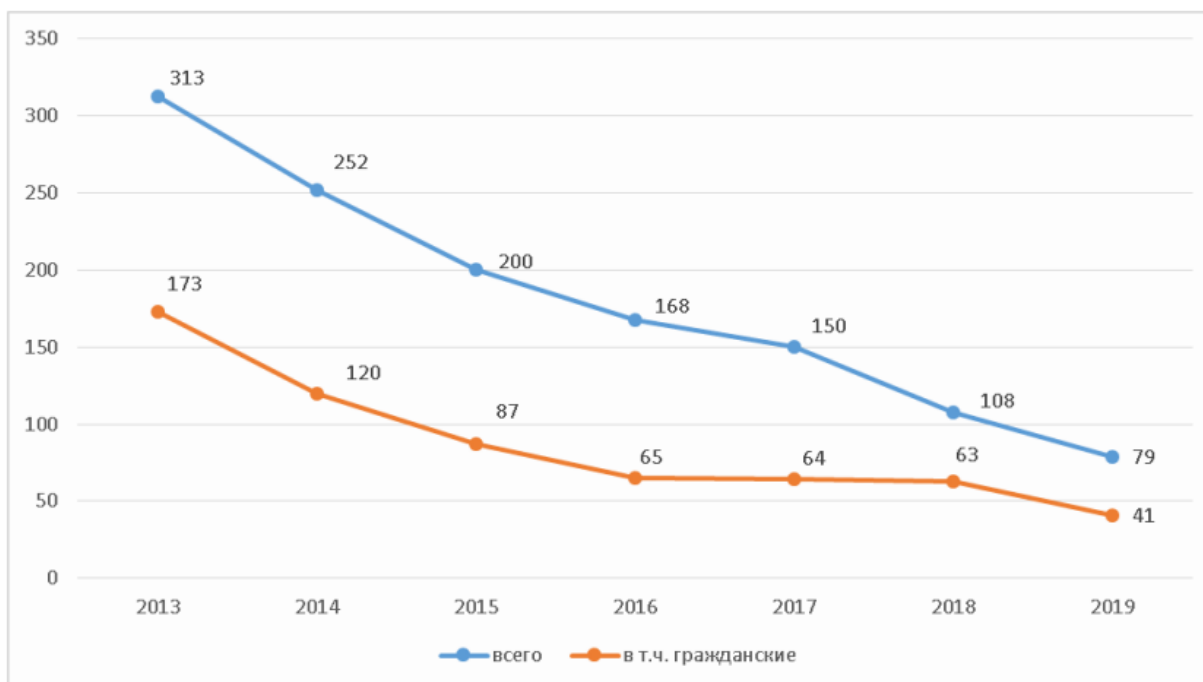


Рисунок. Фактическая и прогнозная динамика выпуска судов на российских верфях, единиц техники.

Список использованной литературы:

1. Бумов А. М. Рынок продукции судостроения. М.: Национальный исследовательский университет Высшая школа экономики, 2018.
2. <http://docs.cntd.ru/document/556988118>
3. <https://utro.ru/articles/2016/12/23/1310246.shtml>
4. <http://sudostroenie.info/novosti/22729.html>
5. <https://www.kommersant.ru/doc/3569485>
6. <https://www.kommersant.ru/doc/3268016>
7. http://shipbuilding.ru/rus/articles/shelf_dfo/