



УДК 338.45

Трухинова Ольга Леонидовна, старший преподаватель кафедры бухгалтерского учета, анализа и финансов ФГБОУ ВО «ВГУВТ»
«Волжский государственный университет водного транспорта» (ФГБОУ ВО «ВГУВТ»)
603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ ИНВЕСТИРОВАНИЯ В РОССИЙСКОМ СУДОСТРОЕНИИ

Аннотация. Судостроение России не в полной мере обеспечивает потребности судоходства, в связи с чем государством предпринимаются шаги по поддержке отрасли. Реализуются масштабные инвестиционные проекты, направленные на увеличение производственных мощностей российской судостроительной промышленности и обеспечение загрузки действующих предприятий отрасли.

Ключевые слова: судостроительная промышленность, гражданское судостроение, стратегия развития, инвестиционный процесс, инвестиционные проекты.

Судостроение занимает особое место в экономике страны. Это одна из стратегических составляющих машиностроительного сектора, развитие которой оказывает значительное влияние на другие отрасли. Мировой опыт показывает, что в результате активной государственной поддержки и инвестирования судостроения выигрывают и смежные производства, и экономика в целом.

Современная структура судостроительной промышленности России (по данным Правительства РФ [1]) включает 133 производственных предприятия, 49 проектных организации и более 2000 смежных предприятий. При этом государственные органы управления учитывают данные только по предприятиям, находящимся в государственной собственности или выполняющим государственный оборонный заказ. По данным экспертов судостроения, общее количество судостроительных предприятий в России составляет около 180, а проектно-конструкторских организаций – 90 [2]. Необходимость развития отрасли обусловлена тем, что она недостаточно выполняет свои функции в российской экономике из-за множества нерешенных проблем, многие из которых имеют институциональный характер и требуют участия государства и масштабного вложения инвестиций [3, 4].

Судостроительная промышленность обеспечивает потребности судоходства, поэтому тенденции ее развития невозможно рассматривать вне контекста судоходного цикла, поскольку соотношение спроса и предложения в судоходной отрасли приводят к соответствующим изменениям в судостроении. В 2018 году наблюдалась фаза циклического подъема международной торговли и судоходства (морские перевозки в мире выросли на 4%, контейнерные перевозки – на 5% [5]), в связи с чем существенно увеличились и заказы на новые суда. Среднегодовой прирост тоннажа мирового флота за последние 10 лет составил в среднем 5% (хотя в первом квартале 2020 г. было заключено судостроительных контрактов наполовину меньше, чем за тот же период 2019 г., соответственно девятью 6600 тыс. тонн и 14700 тыс. тонн) [6]. С учетом того,

что цикл проектирования и строительства судна составляет от 1 до 12 лет, портфель заказов верфей сформирован на годы вперед.

В настоящее время в мировой экономике наблюдаются кризисные явления и замедление экономического роста в связи с пандемией, что повлияло и на отрасль судостроения. В зарубежных странах, первыми столкнувшихся с COVID-19, эти явления выражены более сильно. Например, эксперт из США Бэзил М. Каратзас отмечает, что в Китае уже несколько месяцев наблюдается катастрофическое снижение спроса на перевозки и продукцию судостроения («сегменты судостроения и судоремонта рухнули, так как люди не хотят путешествовать в Китай и Южную Корею...» [7]). Схожие тенденции ожидаются и в мировом судостроении: спустя определенное время возможны задержки выпуска судов, а через несколько лет не исключено падение уровня заказов. Данные общемировые процессы оказывают влияние на российское судостроение.

В России за последние годы динамика судостроения в основном показывала рост (рис. 1) за исключением 2015-2016 гг. (спад из-за влияния экономического кризиса и международных санкций, в целом в мире в 2016 г. также был минимальный выпуск судов). В связи со значительным устареванием российского флота потребности в его обновлении гораздо выше, чем за рубежом (например, средний возраст сухогрузов составляет 25 лет при нормативном сроке 30-35 лет, а более молодой морской флот в России имеет средний возраст 21 год, что на 4 года выше по сравнению с мировым флотом).



Рис.1. Судостроение России в 2012-2018 гг. [5]

За период 2012-2018 гг. на отечественных верфях построено 244 речных судна, в том числе 136 ед. обеспечивающего и 108 ед. транспортного флота. Кроме того, для российских заказчиков выпущено 318 морских судов, из которых только половина (53%) произведено на российских предприятиях. Это объясняется проблемой нехватки мощностей для строительства крупнотоннажного флота в России, возникшей при распаде СССР, когда крупные судостроительные верфи остались на территории бывших республик.

Главной стратегической задачей в связи с этим является создание новых судостроительных предприятий, способных строить крупнотоннажные суда, что является перспективным направлением развития российского судостроения [8]. Одним из таких предприятий является **судостроительный комплекс «Звезда»** (ССК «Звезда») на Дальнем Востоке. Его строительство является наиболее важным инвестиционным проектом последних лет в соответствии со Стратегией развития судостроения в Российской Федерации (суммарный объем инвестиций составит около 200 млрд руб.). ССК «Звезда» должно стать крупнейшим судостроительным предприятием по созданию

крупнотоннажных судов. В настоящее время введены в действие объекты первой очереди – корпусное производство, открытый стапель с уникальным оборудованием для постройки мощных танкеров, буровых платформ и крупных судов ледового класса (объем металлообработки 90 тыс. тонн в год). Ожидается, что судостроительный комплекс полностью вступит в строй к 2024 году (объем металлообработки составит 330 тыс. тонн в год). Портфель заказов ССК «Звезда» сформирован до 2035 года и предусматривает строительство 178 объектов, в том числе, крупнотоннажных судов (с водоизмещением 350 тыс. тонн), судов ледового плавания, морских платформ и других видов морской техники [9]. Некоторые из них будут выпускаться в России впервые, что позволит судостроителям получить новые компетенции. ССК «Звезда» будет центральным звеном судостроительного кластера, который формируется в Приморье, это даст возможность повысить уровень производственной кооперации между предприятиями региона.

Однако для обеспечения национальных интересов страны одной верфи, нацеленной на строительство крупнотоннажных судов, недостаточно. В соответствии с расчетами проектной компании ПФ «Союзпроектверфь», необходимо построить еще одну верфь в Северо-Западном регионе с объемом металлообработки до 140 тыс. тонн в год). Концептуальный проект универсального судостроительного комплекса разработан Центром технологии судостроения и судоремонта, но пока его строительство не планируется [10]. Вместе с тем, с 2017 года производится модернизация судостроительного завода «Северная верфь» (Санкт-Петербург), направленная на повышение мощности предприятия и выход его на новый уровень крупнотоннажного кораблестроения (общая сумма инвестиций 10 млрд руб., завершение проекта в 2021 году).

Системообразующим проектом Северо-Якутской опорной зоны Арктической зоны РФ является строительство **Жатайской судовой верфи** в рамках федеральной государственной программы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации» (общая сумма инвестиций 5,75 млрд руб.), проект рассчитан до 2021 года (начало работы верфи). Это важный проект, направленным на развитие Северного морского пути и речного флота Сибири. Проект предусматривает создание судостроительного и судоремонтного комплекса, а также комплекса утилизации судов [11]. Производственная мощность судовой верфи за год (с 2025 года) составит до 10 новых судов, 6 модернизированных судов и 2 утилизированных судна. Общая загрузка Жатайской верфи до 2036 года предусматривает строительство 160 судов.

Стратегические цели России по выходу на рынок сжиженного газа и освоению Арктики вызвали необходимость строительства **Центра строительства крупнотоннажных морских сооружений (ЦСКМС)** на Кольском полуострове в Мурманской области (объем инвестиций 120 млрд руб.), ввод в строй планируется в 2020 году. Комплекс направлен на строительство высокотехнологичной и уникальной морской техники: буровых платформ для шельфовых месторождений, крупнотоннажных морских сооружений с основаниями гравитационного типа, модулей для строительства заводов по сжижению природного газа (СПГ) и др. [2]. На верфи будет введено в действие два крупнейших сухих дока в России, завод сможет выпускать одновременно три платформы по СПГ.

Одним из направлений государственного и частного инвестирования в развитие судостроения России является **поддержка строительства рыбопромыслового флота** [8], что должно обеспечить, с одной стороны, решение острой проблемы обновления флота, с другой стороны, загрузку судостроительных предприятий серийными заказами судов. В настоящее время промысловый флот изношен (75% флота эксплуатируется свыше 20 лет), его списание опережает поступление новых судов - за период 2000-2018 гг. количество судов снизилось на 1/4. К 2025 году планируется обновление 30% дальневосточного рыбопромыслового флота и 70% флота Северного бассейна [12]. Стратегия развития рыбохозяйственного комплекса Российской Федерации на период

до 2030 года предусматривает стимулирование привлечения частных инвестиций в обновление промыслового флота до 613 млрд руб. к 2030 году [13].

Рассмотренные инвестиционные проекты направлены в основном: 1) на создание новых и действующих производственных мощностей судостроения и 2) на обеспечение более полной загрузки судостроительных предприятий.

Однако возникает вопрос: достаточно ли этих инвестиций для подъема судостроения? Безусловно, они внесут свой вклад в улучшение ситуации в отрасли. Однако в судостроении накопилось множество проблем, которые требуют незамедлительного решения: изношенное оборудование (по некоторым оценкам на 60%), устаревшие технологии, дефицит кадров, высокая трудоемкость производства. Поэтому необходимо увеличивать инвестирование в модернизацию и реконструкцию имеющихся предприятий, подготовку кадров, научные разработки.

Реализация крупных инвестиционных проектов в судостроении имеет первостепенное значение для развития отрасли, позволит повысить конкурентоспособность отечественного судостроения на внутреннем и внешнем рынке, обеспечить потребности общества в новых судах, будет способствовать стабилизации и росту национальной экономики.

Список литературы:

1. Судостроение и морская техника // Портал Правительства Российской Федерации. Режим доступа: <http://government.ru/info/27219/>
2. Ханычев В.В., Стоянов Д.О., Петросян Ш. Ключевые инвестиционные проекты судостроительной промышленности. Меры господдержки // Neftegas.RU. – 2019. – № 8. Режим доступа: <https://magazine.neftegaz.ru/articles/sudostroenie/482244-klyuchevye-investitsionnye-proekty-sudostroitelnoy-promyshlennosti-mery-gospodderzhki/>
3. Трухинова О.Л. Судостроительная промышленность: проблемы финансирования строительства нового флота // Великие реки 2018: Материалы международной научно-методической конференции. ФГБОУ ВО «ВГУВТ». – 2018. – Режим доступа: <http://xn----7kcgqc6assog3b.xn--p1ai/2018/PDF/131.pdf> (0,3 печ.л.).
4. Трухинова О.Л. Институциональные проблемы в российском судостроении как социально-экономической системе // Великие реки 2018: Материалы международной научно-методической конференции. ФГБОУ ВО «ВГУВТ». – 2018. – Режим доступа: <http://xn----7kcgqc6assog3b.xn--p1ai/2018/PDF/130.pdf> (0,3 печ.л.).
5. Буянов С. И. Есть место для маневра // Вести морского Петербурга. – 2019. – № 3. – С. 16-18.
6. BIMCO. Market reports. Режим доступа: <https://www.bimco.org/news-and-trends/priority-news>
7. COVID-19: Impact on Global Shipping and China's Economy. Режим доступа: <https://thediplomat.com/2020/03/covid-19-impact-on-global-shipping-and-chinas-economy/>
8. Трухинова О.Л. Перспективные тенденции развития российского судостроения // Великие реки 2019: Материалы международной научно-методической конференции. ФГБОУ ВО «ВГУВТ». – 2019. – Режим доступа: http://xn----7kcgqc6assog3b.xn--p1ai/2019/PDF/12_5.pdf
9. Катасонова М. Звездный тираж // Вести морского Петербурга. – 2018. – № 4 (52). – С. 36-37.
10. Киреев В.Н. Провал по мощности и кадрам // Вести морского Петербурга. – 2016. – № 4 (44). – С. 38-40.
11. Концепция формирования Северо-Якутской опорной зоны социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации. Правительство республики Саха (Якутия) // Режим доступа: <http://www.itamain.com/congress/rt2017/popov.pdf>
12. Глава Росрыболовства доложил в Совете Федерации о работе по обновлению рыбопромыслового флота // Федеральное агентство по рыболовству. Режим доступа:

<http://fish.gov.ru/press-tsentr/novosti/28351-glava-rosrybolovstva-dolozhil-v-sovete-federatsii-o-rabote-po-obnovleniyu-rybopromyslovogo-flota>

13. Стратегия развития рыбохозяйственного комплекса Российской Федерации на период до 2030 года. Распоряжение Правительства РФ от 26 ноября 2019 г. № 2798-р. Режим доступа: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/72972854/>

STRATEGIC PRIORITIES FOR INVESTING IN RUSSIAN SHIPBUILDING

Olga. L. Trukhinova

Shipbuilding in Russia does not fully meet the needs of shipping, in connection with which the state is taking steps to support the industry. Large-scale investment projects are being implemented aimed at increasing the production capacities of the Russian shipbuilding industry and ensuring the loading of existing enterprises in the industry.

Keywords: shipbuilding industry, civil shipbuilding, development strategy, investment process, investment projects.