

Санкт-Петербургский государственный университет

***ВАСИЛЬЕВА Влада Александровна***

**Выпускная квалификационная работа**

***Современное состояние и перспективы развития  
судостроительной отрасли Северо-Западного Федерального округа***

Уровень образования: бакалавриат

Направление *05.03.02 "География"*

Основная образовательная программа *СВ.5019.2016 "География"*

Профиль *06 Экономическая и социальная география*

Научный руководитель:

Доцент кафедры экономической и социальной географии,  
к.г.н., ЛАЧИНИНСКИЙ Станислав Сергеевич

Рецензент:

Доцент Балтийского федерального  
университета им. И. Канта,  
к.г.н., МИХАЙЛОВ Андрей Сергеевич

Санкт-Петербург

2020

## Оглавление

Введение .....	3
Глава I. Современное состояние и проблемы развития судостроительной отрасли в РФ .....	6
1.1. Факторы развития и проблемы судостроения в России.....	6
1.2. Структура судостроительной отрасли .....	12
1.3. География судостроительной отрасли России.....	20
Глава II. Состояние и динамика судостроительной отрасли в Северо-Западном Федеральном округе.....	23
2.1. Судостроение Северо-Запада и Объединенная судостроительная корпорация .....	23
2.2. Состояние, структура и динамика производства судостроительной отрасли по компаниям .....	29
2.3. Территориальная структура и специализация судостроительных предприятий СЗФО .....	40
Глава III. Перспективы развития судостроительной отрасли.....	47
3.1. Перспективы развития и проблематика гражданского и военного судостроения в СЗФО .....	47
3.2. Программные инициативы российского Правительства по развитию судостроительной отрасли.....	51
Заключение .....	60
Список источников .....	63

## Введение

В настоящее время во всем мире наблюдается тенденция к глобализации и интернационализации, а также к расширению мировой торговли. Морским путем осуществляется 90% от общего объема мировой внешней торговли, поэтому судостроение является стратегически важной отраслью для развития экономики стран. Государства заинтересованы в поддержке судостроительной отрасли для укрепления мировых оборонных позиций, повышения конкурентоспособности продукции отрасли на мировом рынке и промышленного потенциала страны. В России издавна сложился ресурсный и экономический потенциал для развития судостроения, при этом гражданское судостроение на территории России всегда было развито слабо, в отличие от военного.

Поэтому изучение приморских регионов, для которых судостроение является отраслью специализации, безусловно, весьма *актуально*. На территории Северо-Западного федерального округа сосредоточен основной научно-технический, производственный и экспортный потенциал судостроения. Он обеспечивает выполнение более 80% НИОКР и свыше 70% промышленного производства отечественного судостроения.

***Объектом исследования*** выступает судостроительная отрасль Северо-Западного Федерального округа, как одна из базовых отраслей транспортного машиностроения. Выгодное экономико-географическое положение, богатый опыт развития судостроения, диверсифицированный рынок труда и наличие необходимых смежных предприятий являются основными факторами для формирования мощной отраслевой базы, способной конкурировать на внешнем рынке.

***Предмет исследования*** - современное состояние и перспективы развития судостроительной отрасли СЗФО.

*Целью* является выявление перспектив и региональных фокусов развития судостроения на основе актуальных стратегических документов национального и регионального уровня.

***Задачи работы:***

1. Оценить современное состояние, структуру и географию судостроительной отрасли в России
2. Актуализировать современную структуру отрасли на основе различных типологических признаков
3. Выявить факторы, влияющие на состояние и развитие отрасли
4. Оценить динамику производственных показателей крупнейших компаний СЗФО за 2013-2020 годы
5. Выявить особенности территориальной структуры отрасли и предложить собственную картографическую визуализацию: а) уточнить региональный портфель заказов на судостроительную продукцию в регионах СЗФО; б) конструкторских бюро и НИИ; в) структуры сданных судов за период с 2013 по 2019 годы
6. Оценить перспективы и проблемы развития отрасли
7. Определить основные программные инициативы российского Правительства по развитию судостроительной отрасли

В работе были использованы разнообразные методы, в том числе: сравнительно-географический метод, историко-географический метод, система аналитических методов, картографический метод и методы графической визуализации пространственных данных, статистические методы, метод классификации, метод типологий.

В первой главе данной дан общий обзор отрасли в стране на современном этапе. А именно факторы развития, проблемы судостроительной отрасли и

структура отрасли по различным типологиям, а также рассмотрена география судостроительной отрасли в России.

Во второй главе будут затронуты региональные особенности судостроения в пределах СЗФО. Исследуются конкретные предприятия отрасли, их особенности развития, специализация и динамика показателей производства. По итогам исследования производственных показателей крупнейших судостроительных компаний была разработана и выполнена группировка произведенных судов по четырем категориям: военные (РФ), гражданские морские и речные и иностранные заказы, включая военные. Также рассматривается территориальная структура судостроительной отрасли в рамках СЗФО, изучается пространственное положение промышленных предприятий и структура размещения по картосхемам. В третьей главе основной упор делается на перспективы развития судостроительной отрасли, а также изучение госпрограмм.

## Глава I. Современное состояние и проблемы развития судостроительной отрасли в РФ

### 1.1. Факторы развития и проблемы судостроения в России

Россия имеет почти 44 тысячи километров береговой черты и сто тысяч километров внутренних водных путей, что является благоприятным фактором для успешного функционирования и развития судостроительной отрасли. Значительная доля внешней торговли страны обслуживается морским транспортом. Исторически со времен Советского Союза верфи были ориентированы в значительной степени на выпуск военной продукции, данная тенденция сохраняется и в настоящее время. Но сразу стоит отметить, что целевые государственные программы направлены именно на развитие гражданского сектора судостроения и сокращение гособоронзаказа.

По данным аналитической базы INFOLine «Заказы на строительство судов на верфях России» (РБК, На начало марта..., 2020) , на начало марта 2020 года на различных стадиях строительства находятся около 250 крупных судов совокупным тоннажем 1,8 миллиона тонн. Также до 2025 года подписаны контракты на строительство еще около 170 судов, из которых 85% приходится на суда гражданского флота. В 2020 году российские верфи планируют передать заказчикам около 100 судов гражданского флота тоннажем 637 тысяч тонн, и более 60 кораблей по гособоронзаказу суммарным тоннажем 239 тысяч тонн (*учтены суда и корабли тоннажем более 50 тонн*).

Судостроительная промышленность России на 2019 год насчитывает более 600 предприятий (промышленные предприятия, научно-исследовательские организации, проектно-конструкторские бюро и другие интегрированные структуры), из них - более 180 организаций находятся под управлением Департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга России. Характерной особенностью отрасли является естественное сочетание крупных организационно-хозяйственных структур, осуществляющих в основном сборку, монтаж и сдачу кораблей и судов.

Вокруг них сформированы сети меньших по размерам предприятий, поставляющих комплектующие для конечной продукции, оказывающих проектные и консультационные услуги, то есть в отрасли насчитывается свыше 2000 предприятий-смежников, в том числе относящихся к оборонно-промышленному комплексу. (Полосков, 2018) В связи с этим судостроительная отрасль является системообразующей, 9 судостроительных организаций с выручкой более 5 миллионов рублей вошли в перечень системообразующих организаций в сфере ведения Минпромторга России.

Судостроение аккумулирует в своей продукции достижения большого числа отраслей промышленности, таких как электроника, машиностроение, металлургия. Поэтому развитие судостроительных технологий способствует развитию технологий в смежных отраслях промышленности и стимулирует развитие и модернизацию данных отраслей в целом. Особенно это важно в рамках развития регионального рынка судостроения. (Соловьев, 2017)

В настоящее время отсутствует единая классификация факторов, влияющих на деятельность организаций судостроения и судоремонта с учетом отраслевой специфики. (Левкина, 2020) В экономической науке наиболее часто факторы подразделяют на внутренние и внешние факторы. Внутренним фактором является, во-первых, высокая наукоемкость кораблей и судов, отсюда возникает тесная связь с научно-исследовательскими и конструкторскими бюро, занимающимися проектированием судов. Во-вторых, большая длительность циклов разработки и постройки и высокая капиталоемкость продукции отрасли, откуда возникает необходимость высокой доли участия и поддержки от государства.

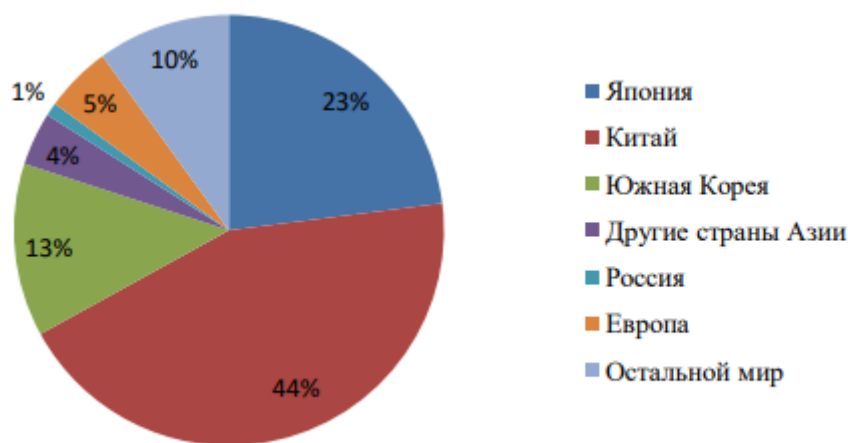
Также отрасль характеризуется высокой долей импорта и необходимостью закупки значительной доли комплектующего оборудования за рубежом, в связи с технологической отсталостью от стран-конкурентов. Это также является показателем нереализованного спроса на внутреннем рынке и возможностью для развития. Как упоминалось ранее, Россия исторически специализировалась в основном на выпуске военных судов, и

на данный момент тенденция аналогична и большинство предприятий отрасли сосредоточены на строительстве кораблей Военно-Морского флота и крупных и технически сложных гражданских судов. Основная же часть флота гражданских судовладельцев, морской и речной транспортный флот, рыбохозяйственные, прогулочные и спортивные суда строилась и ремонтировалась на судостроительных и судоремонтных предприятиях соответствующих отраслей или закупалась за рубежом. (Игнатьева, 2016)

К внешним факторам относятся экономические условия, технический прогресс, изменение курса валют, уровень доходов потребителей, налоговая система, кредитная политика, законодательство, структура спроса на продукцию и прочее. Предприятия не могут прямо воздействовать на внешние факторы, однако существует возможность снизить их неблагоприятное воздействие путем субсидирования и налоговыми послаблениями.

В целом на мировом рынке в настоящее время наблюдается отрицательный тренд спроса. При этом средний тоннаж строящихся кораблей неуклонно растет, то есть количество строящихся кораблей сокращается даже более высокими темпами. Все это закономерно приводит к росту конкуренции на мировом рынке, где в настоящее время наблюдается подавляющее доминирование трех азиатских производителей: Китая, Южной Кореи и Японии. Совокупная доля трех перечисленных стран на рынке гражданских судов стабильно превышает 70%. (Сборник ВШЭ по судостроению). К преимуществам этих стран следует отнести высокое качество продукции, быстрые сроки строительства, высококвалифицированные кадры, благоприятные экономические и климатические условия.





**Рисунок 1.** Распределение мирового регистрового тоннажа в 2018 году (Левкина, 2020)

На мировом рынке отечественное судостроение занимает довольно слабые позиции. В соответствии с данными Международного торгового центра (ИТС) об объемах мирового экспорта продукции судостроительной отрасли, соответствующей в международной классификации группе «Корабли, суда и плавучие конструкции», в 2018 году доля России в суммарном стоимостном объеме мирового экспорта продукции судостроения составила 0,6% (30 место в мировом рейтинге). А что касается закупок, то они составляет 1,5% мирового импорта (20 место рейтинга). То есть даже несмотря на активное внимание государства в гражданском сегменте российского рынка сохраняется крайне высокая зависимость от импорта. А с учетом того, что текущая загрузка российских судостроительных предприятий не превышает по оценкам экспертов 60%, то у России есть большие возможности для развития импортозамещения и модернизации производства.

На сегодняшний день дополнительную неопределенность с точки зрения оценок перспектив отрасли вносит и все усиливающийся режим санкций, который был введен в отношении России рядом стран. Для отечественной промышленности это означает ограничение доступа к целому ряду необходимой продукции и технологий, замещение которых требует, как минимум, дополнительного времени. Учитывая все вышесказанное можно

предположить, что в ближайшие два года наиболее вероятным будет инерционный сценарий, подразумевающий дальнейшее снижение объемов производства судов на российских верфях. (Петрова, 2018) Но это не исключает того факта, что портфель заказов заводов расширяется, но из-за длительного цикла производства продукции динамика выпуска варьирует от года к году.

Помимо этого, существует ряд системных проблем в отрасли, которые усугублялись и накапливались со времен прекращения существования СССР, когда основные страны производители гражданской продукции остались за пределами России (например, в Польше). В 90-е годы 20 века судостроительная отрасль, как и многие другие отрасли, оказалась в кризисе. Снижение финансирования или полное его отсутствие сделало невозможным функционирование верфей и заводов на полных мощностях, что привело к упадку судостроительной промышленности. Объем оборонных заказов ВМФ, а также научно-исследовательских работ снизился примерно в 5 раз. Экономический рост в начале 2000-х годов привнес в судостроительную отрасль новые заказы и инвестиции, однако этого оказалось недостаточно для возвращения работы заводов и верфей к объемам продукции, выпускаемой до перестройки. Упадок российской судостроительной промышленности привел к высокому среднему возрасту кораблей, а также высокой доли кораблей, спущенных на воду на иностранных верфях при низкой загрузке отечественных. (Левкина, 2017) Удельная трудоемкость производства в российском судостроении в 3-5 раз выше, чем на иностранных предприятиях, а продолжительность постройки судов в 2-2,5 раза больше. Как следствие, российские судостроители уступают по всем ключевым критериям - цена, качество и срок исполнения. (Тресорук, 2015)

Подводя итог, развитию российских судостроительных предприятий, улучшению их производственных и финансовых показателей препятствует ряд проблем:

1. Устаревшие технологические и проектные решения
2. Высокий уровень физического и морального износа как морских, так и речных судов
3. Дефицит квалифицированных кадров
4. Низкое качество отечественных комплектующих деталей и изделий, нестабильность их поставок, деградация отечественных предприятий, выпускающих комплектующие и оборудование, которая приводит к необходимости крупных закупок
5. Более низкая себестоимость строительства у конкурентов , отсюда высокая доля импорта
6. Акцент на производство военной продукции и низкая конкурентоспособность и недозагруженность мощностей в сфере гражданского судостроения
7. Неустойчивый курс российского рубля, иностранные санкции и напряженная мировая политическая обстановка, приводящие к негативной ситуации для привлечения иностранных инвестиций.

Производственный цикл в судостроении по своей продолжительности один из самых длинных в экономике – до 15 лет, что с одной стороны, говорит о сложностях финансового прогнозирования деятельности компаний, с другой – обосновывает необходимость активного участия государства в развитии отрасли. Государство постоянно предпринимает различные меры по улучшению ситуации в отрасли. Так, Правительством Российской Федерации в 2019 году была принята Стратегия развития судостроительной промышленности до 2035 года. Целью Стратегии является создание конкурентоспособного производства в судостроительной отрасли, повышение уровня эффективности управления судостроительными и судоремонтными организациями, решение вопросов импортозамещения при

строительстве, сервисном обслуживании и ремонте кораблей, судов и морской техники. (Стратегия развития.. до 2035 года)

Среди мероприятий по импортозамещению судового комплектующего оборудования и техники в Стратегии развития судостроительной промышленности выделяется «создание экономически обоснованного механизма его реализации, включая протекционистские меры» (Стратегия развития.. до 2035 года). По словам Президента: «Сегодня портфель заказов наших крупнейших компаний составляет 5 миллиардов долларов, 80 % примерно от потребностей компаний заказывается за рубежом. Приоритет должен отдаваться отечественным производителям – это неписаное правило, которым руководствуются практически во всех странах» (Совещание о ..., 2013). В рамках государственного заказа, в соответствии с постановлением правительства, закупки импортного оборудования могут осуществляться только в случае отсутствия аналогов, производимых в России, для стимулирования производственной деятельности отечественных предприятий. Подробнее программы и перспективы развития отрасли будут рассмотрены автором в третьей главе.

## **1.2. Структура судостроительной отрасли**

К судостроительному комплексу имеет отношение более 600 предприятий, из них - около 150 судостроительных и судоремонтных предприятий и более 300 предприятий, традиционно участвующих в кооперационных связях. Также следует отметить, что более 3 тысяч организаций осуществляют поставки судового комплектующего оборудования, материалов, электронно-компонентной базы и прочее. Более 75% предприятий, входящих в состав судостроительной отрасли – промышленные предприятия, около половины из них – судостроительные и судоремонтные заводы. (Стратегия развития ... до 2035 года)

Судостроение можно делить на военное и гражданское кораблестроение, морское и речное. Российские судостроительные верфи производят все типы кораблей. Судостроение в любой стране представляет собой достаточно

специфическую отрасль, так как каждый образец продукции является уникальным, отсюда возникает особенность, заключающаяся в индивидуальном, мелкосерийном характере производства, которая определяется потребностями заказчика. Кроме того, срок производства одного проекта, складывающийся из длительности сроков проектирования и производства судна, спуска на воду, ходовых и швартовых испытаний является достаточно ощутимым.

Традиционно в отрасли принято подразделение организаций по следующим подотраслям:

- судостроение и судоремонт;
- судовое машиностроение и электротехника;
- морское приборостроение. (Сборник ВШЭ, 2018)

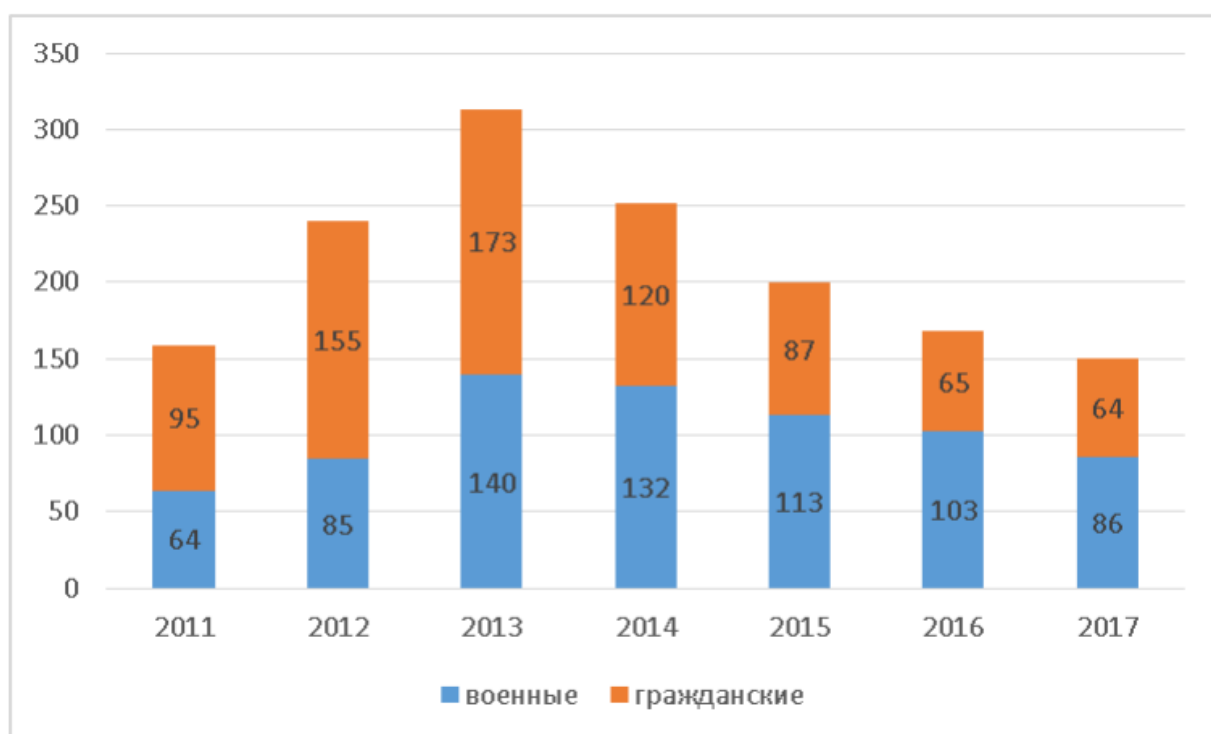
#### *Военное и гражданское судостроение.*

В Российской Федерации большинство крупных верфей осуществляют производство продукции как военного, так и гражданского назначения. Как уже отмечалось ранее, в России военное производство превалирует над гражданским судостроением. В настоящее время военное судостроение занимает порядка 75% от общего объема производства судостроительных заводов. Оно финансируется государством и выражается в форме оборонных заказов, выполняемых заводами и верфями по всей стране. Если рассматривать долю экспортированных судов от общего количества судов, спущенных на воду в России, то она составит около 21%. Доля экспорта военных судов довольно внушительна, особенно на фоне экспорта гражданского судостроения, на долю которого приходится всего около 2% от мирового рынка. (Левкина, 2017)

Наша страна обеспечивает 12 процентов в мировом военном кораблестроении, занимая второе место после США, а холдинговая структура - ОАО "Объединенная судостроительная корпорация" по объемам

выпуска продукции в военном кораблестроении занимает 7 место в мире. А что касается гражданского судостроения, то ОСК занимает 82 место в мире, что является наглядным примером очевидного перевеса страны в военное судостроение. (Российская газета, 2016)

Что касается динамики производства, то, опираясь на данные информационного агентства INFOLine, мы можем видеть сокращение числа выпущенных судов, начиная с 2013 года. При этом падение в военном сегменте в рассматриваемый период времени было выше, чем произошедшее снижение объемов производства в сегменте гражданских судов.

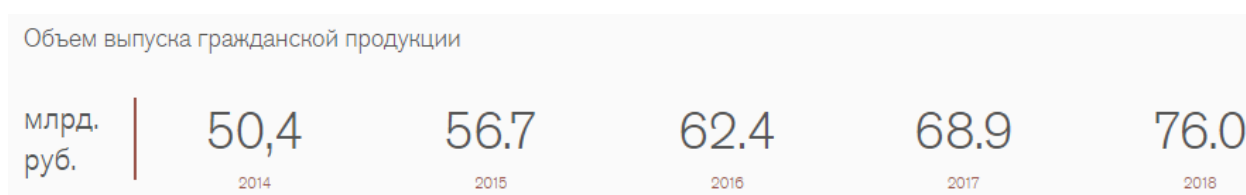


**Рисунок 2.** Динамика количества гражданских и военных судов, шт. (Сборник ВШЭ, 2018)

При этом в 2018 году в России в качестве приоритетного направления было обозначено увеличение доли гражданской продукции в ОПК до 50 % к 2030 году. Но многие военно-ориентированные верфи сталкиваются с нехваткой оборотных средств для финансирования производства судов гражданского назначения. При этом гражданская продукция, как правило,

дешевле военных заказов и только увеличение ее объёмов может компенсировать потери доходов от сокращения военной части.

С учетом начала активного развития гражданского судостроения и постепенным сокращением гособоронзаказа, в России растет потребность в высокотехнологичных современных судостроительных мощностях, а верфи, готовые развиваться и обеспечить российским заказчикам отвечающий международным стандартам уровень качества, в перспективе существенно укрепят свои конкурентные позиции. По рисунку 3 также заметен рост стоимостного объема выпускаемой гражданской продукции судостроения.



**Рисунок 3.** Стоимостная динамика объемов выпуска гражданской продукции (по данным Инфолайн)

Однако, по данным ЦНИИМФ, в России наблюдается положительная динамика строительства судов гражданского флота с 2016 по 2018 годы, что противоречит данным информационного агентства INFOLine. (Рынок судостроения в цифрах, 2019)

Что касается более полной официальной статистики по объемам производства судостроительной отрасли, то в России, к сожалению, этот вопрос совершенно забыт. Рассчитываемый Росстатом индекс объемов производства по видам деятельности «Строительство и ремонт судов» и «Строительство судов» ограничен 2012 годом. В статистической системе ЕМИСС, что касается показателей объемов выручки по видам деятельности, данные ограничены строкой «Строительство и ремонт судов» за 2016 год. За 2016 год по данным Росстата имеется 137 предприятий с основным видом деятельности «строительство и ремонт судов», а средняя численность работников организаций, относящихся к виду деятельности «Строительство и ремонт судов», была равна 120,8 тыс. человек. Начиная с 2017 года

информацию по коду, который хотя бы в каком-то приближении охватывал интересующую нас номенклатурную группу, мы не находим.

К тому же, с 2017 года в Росстате произошла смена классификатора видов экономической деятельности, и отслеживаемые и публикуемые статистическим ведомством показатели теперь имеют разрыв по дате. Согласно новой ОКВЭД 2, к судостроительной промышленности относят две категории - строительство кораблей, судов и лодок (30.1), ремонт и техническое обслуживание судов и лодок (33.15), но по новой классификации данные также полностью отсутствуют. Полная статистика собрана агентством Инфолайн, но в бесплатном доступе ее не публикуют, а стоимость печатных изданий варьируется в минимуме нескольких десятков тысяч рублей.

Также помимо деления на военное и гражданское судостроение в структуре отрасли выделяется также *морское и речное судостроение*.

**Морское судостроение** включает суда всех типов, используемых для перевозки грузов, пассажиров и их багажа, обслуживания судоходства, добычи полезных ископаемых, рыболовства и иной хозяйственной деятельности людей, не носящей военный характер.





**Рисунок 4.** Наличие морских судов на 2017 год (составлено по сборнику Транспорт 2018)

По сведениям Росстата о наличии морских судов мы видим, что лидирующие позиции по количеству занимают рыболовные судна (820), суда для генеральных грузов (сухогрузы) и также нефтеналивные суда.

Следует отметить, что более 40% морских судов старше 30 лет, то есть находятся в состоянии износа.

**Речной флот** – совокупность судов, предназначенных для перевозки грузов, пассажиров и их багажа, обслуживания судоходства и других целей на внутренних водных судоходных путях.



**Рисунок 5.** Наличие речных судов на 2017 год (составлено по данным сборника Транспорт 2018)

Среди самоходных судов нетранспортные суда незначительно преобладают (8222) над транспортными (7500). А что касается структуры транспортных самоходных судов, то количественно преобладают буксирные и пассажирские суда. Среди несамоходных судов наоборот превалирует количество транспортных судов, а в структуре лидируют сухогрузы и наливные суда.

**По способу передвижения** различают самоходные и несамоходные суда. К самоходным относят суда, которые имеют силовую установку (двигатель) и движитель, то есть гребное колесо и гребной винт. Их количество по данным за 2017 год почти 16 тысяч единиц. К несамоходным грузовым судам (8600 единиц) относятся несамоходные баржи, не имеющие самостоятельной двигательной установки, они используются для перевозки сухогрузов и наливных грузов.

**Таблица 1.** Типология судов по способу передвижения (составлено по данным сборника Транспорт 2018)

Самоходные суда	Несамоходные суда
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Грузовые</li> <li>• Буксирные</li> <li>• Грузопассажирские</li> <li>• Пассажирские</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Несамоходные баржи (для буксировки или толкания)</li> </ul>

**Таблица 2.** Типология судов по назначению (составлено по данным сборника Транспорт 2018)

Транспортные суда	Нетранспортные суда
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Суда, предназначенные для перевозок грузов и пассажиров</li> <li>• Буксирные – для вождения несамоходных или не имеющих самостоятельного хода самоходных судов, плотов и других плавучих объектов.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Промысловые (добыча и переработка рыбы)</li> <li>• Научно-исследовательские (систематические научные исследования Мирового океана)</li> <li>• Учебные (практика курсантов морских учебных заведений)</li> <li>• Технического флота</li> </ul>

(обслуживание судов,  
портового хозяйства)

- Служебно-вспомогательные  
(обслуживание транспортного  
и технического флота)

По составу перевозок суда подразделяются на пассажирские, грузопассажирские и грузовые. К пассажирским относятся суда, предназначенные для перевозок пассажиров и их багажа на морских линиях, внутренних водных путях, а также для отдыха и туристических путешествий. К грузопассажирским относятся суда, имеющие помещения для пассажиров и трюмы для перевозки грузов. К грузовым относятся суда, предназначенные для перевозок различных грузов. Грузовые суда по назначению подразделяются на сухогрузные, наливные и комбинированные. (Сборник Транспорт, 2018)

**Таблица 3.** Типология судов по составу перевозок (составлено по данным сборника Транспорт 2018)

Сухогрузные (суда для генеральных грузов)      Наливные      Комбинированные

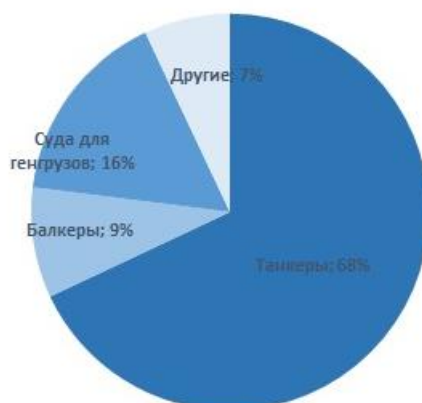
перевозят мешки, бочки, налив в емкости в контейнеры и др. корпус судна  
счетные единицы

- наливные
- навалочные

- Танкеры
- Газовозы
- Химовозы
- Виновозы

В структуре российского флота по назначениям 68% составляют танкеры, тогда как в мировом флоте основная доля рынка принадлежит балкерам,

относящихся к группе навалочных судов (43%), а в России на долю балкеров приходится 9%.



**Рисунок 6** . Структура российского флота по классам судов, 2018 г (по данным сборника Транспорт 2018)

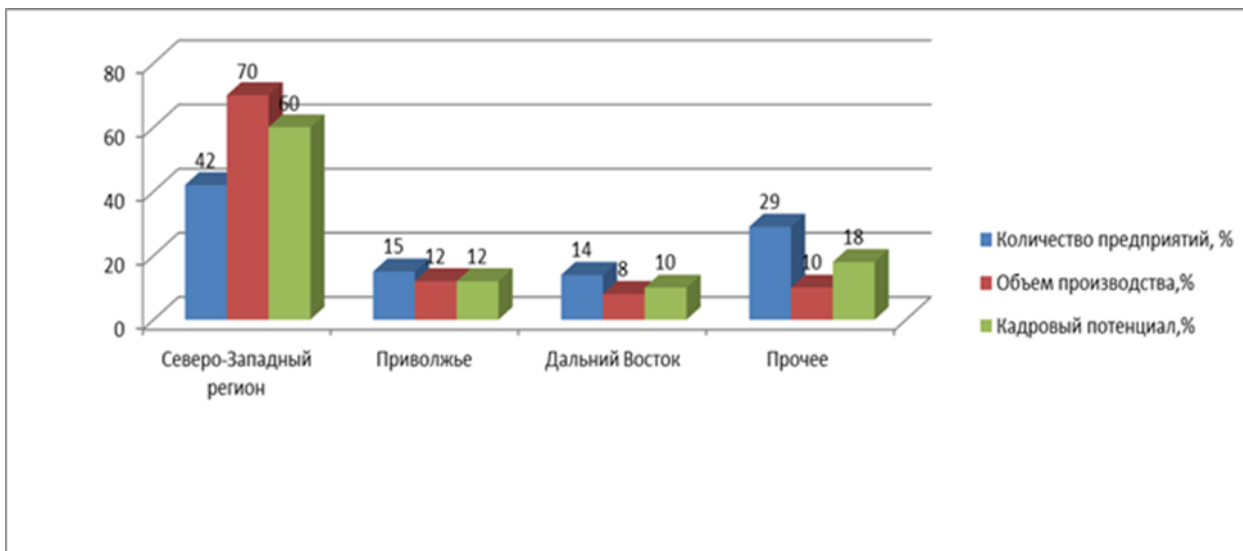
### 1.3. География судостроительной отрасли России

Современная судостроительная отрасль представляет собой разрозненные по всей стране промышленные предприятия. Разрозненность вытекает из географического положения страны и особенностей отрасли, предполагающих наличие рядом с верфью большой воды. Размещение судостроительных предприятий подчинено общим принципам размещения хозяйства. Но при этом предприятия морского судостроения размещаются в непосредственной близости к морским бассейнам или на реках и каналах, по которым построенные суда могут быть выведены в море. Речные судостроительные предприятия размещаются на реках или в речных бассейнах.

Более трети всех отраслевых организаций (42%) сосредоточены в Северо-Западном Федеральном округе (ФО), включая наиболее крупные судостроительные предприятия с объемом выпуска продукции более 5 млрд. рублей/год. Также значительное количество предприятий расположено в Южном ФО, Приволжском ФО, Дальневосточном ФО и Центральном ФО. (Стратегия развития ... до 2035 года)

Судостроительные заводы на территории России расположены неравномерно. Основная часть находится в Северо-Западном регионе. На него заводы приходится 72% от общего объема производства по всей России. На предприятия Северо-Запада страны также приходится более 80 % от общего объема научных исследований и опытно-конструкторских разработок в этой области. Вторым по объему производства регионом является Поволжье, на его долю приходится 11%. Судостроительных предприятий там тем не менее 16%. На Дальний Восток приходится 7% производства, при этом заводов и верфей 15% (рисунок 7)

При размещении судостроительных, а также судоремонтных предприятий, должно учитывать приближение их к районам эксплуатации, во избежание балластных переходов к месту их постоянной работы или ремонта. Особенностью размещения заводов судового машиностроения является то, что они не нуждаются в акватории и поэтому могут располагаться обособленно от верфей и районов судостроения. Если основанием для размещения предприятий типа судостроительной верфи, судостроительного или судоремонтного завода является географический фактор - наличие освоенного в эксплуатационном отношении водного бассейна, то на заводы судового машиностроения распространяются общие принципы размещения промышленных предприятий, и прежде всего приближение их к месту получения сырья и материалов и к районам потребления продукции.



**Рисунок 7.** Географическое размещение судостроительных предприятий в России в 2016 году (по данным Росстата)

## **Глава II. Состояние и динамика судостроительной отрасли в Северо-Западном Федеральном округе**

### **2.1. Судостроение Северо-Запада и Объединенная судостроительная корпорация**

Как уже упоминалось ранее, объектом данного исследования выступает судостроительная отрасль СЗФО. Судостроительная промышленность России — одна из крупнейших машиностроительных отраслей, имеющая высокий научный и технический потенциал. Северо-Западный федеральный округ расположен на севере и северо-западе европейской части России и включает в свой состав 11 субъектов Российской Федерации: республики Карелию и Коми, Архангельскую, Вологодскую, Мурманскую, Ленинградскую, Новгородскую, Псковскую, Калининградскую области, Ненецкий автономный округ, город Санкт-Петербург. Население СЗФО составляет 13,9 миллионов человек (9,53 % от населения России по состоянию на 1 января 2020 года). На территории округа протекают полноводные реки, часть равнинных рек имеет судоходное значение, имеется выход в Балтийское, Белое, Баренцево, Карское моря. СЗФО объединяет 2 экономических района: Северный и Северо-Западный.

Так, север и северо-восток СЗФО в настоящее время сохраняют роль крупного индустриального региона, специализирующегося на добыче и переработке разнообразных природных ресурсов (фосфатного сырья, целлюлозы, бумаги, железной руды, нефти, угля, рыбы, выпуском чугуна, стали, азотных и фосфатных удобрений). Всё большее значение в новых геополитических условиях развития Северного Морского пути приобретает морской транспорт района и главный незамерзающий порт Мурманск. В то же время юго-запад округа выступает как крупный индустриальный район, специализирующийся на производстве наукоёмкой продукции в первую очередь сложного и точного машиностроения, выпуске продукции химической и лесной промышленности, товаров народного потребления. Наличие развитого портового хозяйства определяет экспортно-импортные

функции района на Балтийском море. (Северо-Западный федеральный округ...)

Именно на приморских территориях («притягивающих» не только население, но и инфраструктуру, концентрирующих разнообразную экономическую активность, продуцирующих и «улавливающих» прибыль и ренту) современные глобальные тенденции и эффекты проявляются наиболее полномасштабно ярко. Итогом присущей приморским зонам урбоцентрической динамики и ориентированной на морехозяйственную активность территориально-производственной кластеризации становится особого рода приморская регионализация, в наибольшей мере присущая Северо-Западу России. Санкт-Петербург и тяготеющая к нему Ленинградская область — основной (в сопоставлении с остальными приморскими зонами России) центр локализации крупного бизнеса и реализации им трансграничных контактов. (Дружинин, 2015)

Судостроение Северо-Западного федерального округа (СЗФО) является важной системообразующей отраслью территории, в значительной степени определяющей уровень и направления регионального социально-экономического развития. Введение санкций негативно сказалось как на состоянии отрасли, так и на некоторых социально-экономических параметрах региона. Безусловно, государственные заказы в рамках программ импортозамещения способствуют поддержанию не только производственной деятельности предприятий, но и социально-экономических характеристик регионов, в которых они расположены. (Бельченко, 2018)

Таким образом, Северо-Западный федеральный округ занимает особое уникальное место в территориальной структуре России, его приморское положение издавна способствовало развитию судостроения и судоремонта.

Судостроение — сложная многосоставная отрасль, в которой функционирует большое количество компаний, в том числе из смежных секторов. А длительный цикл разработки, как уже упоминалось ранее, требует активной государственной поддержки. Поэтому в 2007 году в России



в целях консолидации и интеграции отрасли была образована «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК), находящаяся в непосредственном ведении государства. В Указе Президента о создании объединенной судостроительной корпорации РФ были названы основные цели ее образования: сохранение и развитие научно-производственного потенциала оборонно-промышленного комплекса, концентрация интеллектуальных, производственных и финансовых ресурсов, а также развитие гражданского судостроения, освоение континентального шельфа и мирового рынка морских перевозок. ОСК – крупнейший субъект российской судостроительной отрасли, корпорации принадлежит около 80% заказов от всего объема реализуемых в России судостроительных проектов. (Сайт ОСК)

В состав корпорации входят как производственные и судоремонтные, так и научно-исследовательские организации, конструкторские бюро. В результате консолидации под ее началом сосредоточен практически весь объем производства военных судов и большая часть производства гражданских судов. Тем самым чуть ли не вся отрасль поставлена фактически под прямое управление со стороны государства.

В состав корпорации входит 44 предприятия, в том числе судостроительные и судоремонтные предприятия, проектно-конструкторские и научно-исследовательские бюро, машиностроительные заводы. По географическому принципу ОСК охватывает предприятия по всей стране: от Северо-Запада до Дальнего востока. Выделяют 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). То есть подразделения ОСК соответствует тем центрам, где исторически формировалось российское судостроение.

Таким образом, для отрасли в целом характерна тенденция к концентрации и объединению активов. Необходимость объединения предприятий отрасли

обусловлена спецификой производства, основанного на кооперации его разнообразных участников и множестве взаимосвязей между ними в процессе создания технически сложных объектов (различных видов судов, морской техники). Последним примером этого можно 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». (Сборник ВШЭ)

По последним статическим данным по итогам 2018 года именно АО «Зеленодольский завод им. А.М. Горького» продемонстрировал высокие показатели производительности и сдал 5 военных кораблей, заняв лидирующую позицию по совокупной стоимости выполненных заказов. Второе и третье места в рейтинге по стоимости сданных судов заняли ПАО «Северная верфь» и АО «Адмиралтейские верфи», входящие в ОСК. Но по совокупному тоннажу сданных судов преобладают верфи, специализирующиеся на серийном строительстве крупных судов гражданского назначения: ПАО «Завод Красное Сормово» (АО «ОСК»), АО «Окская судостроительная верфь» (UCLH), ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод». Таким образом, почти по всем параметрам с огромным отрывом продолжает лидировать Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) — в денежном выражении на нее приходится 65% заказов (110,3 млрд руб.) при тоннаже 173,1 тыс. тонн. Второе место по стоимости заказов занял «Ак Барс» — 30 млрд руб. (Коммерсантъ, Рубли сошли со стапелей, 2019)

Но в последние годы стала все более значима задолженность ОСК перед банками, произошел дефицит собственных средств и проблемы с расчетами с поставщиками и подрядчиками. Кроме того, проблемы растут из-за девальвации рубля, санкций, увеличения сроков строительства судов и недофинансирования. Поэтому в 2019 году правительство утвердило

программу финансового оздоровления Объединенной судостроительной корпорации, общий объем долгов которой составлял 68 млрд. рублей. (Коммерсантъ, 2020) По данным “Ъ”, корпорации будет выделено из бюджета 30 миллиардов рублей, а кредиты еще на 38 миллиардов рублей будут реструктурированы. Эксперты считают, что в обмен на это корпорация должна взять на себя обязательства по исполнению контрактов и оптимизации производства.

Что касается географии судостроительных и смежных предприятий в рамках Северо-Западного федерального округа, то стоит выделить субъекты – центры консолидации. Во-первых, Санкт-Петербург и Ленинградская область (рисунок 8), где исторически сформировался крупный судостроительный центр. Во-вторых, север Архангельской области, охватывающий Северодвинск и Архангельск, где вокруг крупного стратегически важного «Севмаша» сосредоточены судоремонтные заводы и конструкторские бюро. Также в Калининградской области расположен крупнейший судостроительный завод «Янтарь», судоремонтный завод и завод по производству катеров «Ушаковские верфи».



**Рисунок 8.** Размещение судостроительных заводов и смежных предприятий СЗФО (составлено автором по данным Корабел.ру и ОСК)

То есть мы видим тенденцию тяготения к «большой воде», но необходимо отметить также строительство Череповецкого завода в Вологодской области, ориентированного на строительство и ремонт современных судов класса «река-море» — буксиров и барж, которые работают на внутренних водных путях. По словам главы региона, создание судостроительного завода имеет стратегическое значение, так как позволит Череповцу — крупнейшему транспортному узлу и порту пяти морей — стать важным звеном Волго-Балтийского водного пути. Более того, с вводом в эксплуатацию судовой верфи в регионе появится новая отрасль промышленности — судостроение, что будем способствовать развитию и диверсификации экономики моногорода. (Вологда. рф, 2019)

Этот строящийся судостроительный завод стал 13-м резидентом территории опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР) «Череповец». Благодаря развитию предприятия в регионе создано почти 500 новых рабочих мест, а объем инвестиций всех ее участников уже превысил 3 миллиарда рублей.

## **2.2. Состояние, структура и динамика производства судостроительной отрасли по компаниям**

Многие крупнейшие судостроительные компании в России исторически локализованы в СЗФО, многие из них входят в состав Западного и Северного центров судостроения ОСК (АО "ПО "Севмаш", АО "ПСЗ "Янтарь, АО «Адмиралтейские верфи», АО "Балтийский завод", АО "Кронштадтский морской завод", АО «Средне-Невский судостроительный завод», АО "Северная верфь"). Но некоторые компании все же остаются автономными (Алмаз, Пелла, Невский ССЗ) и принадлежат физическим лицам или холдингам. Что касается доступности статистических данных по компаниям, то лишь малая часть находится в бесплатном доступе. Так, например,

агентство INFOLine ежегодно публикует часть рейтинга Shipbuilding Russia TOP, где указаны лидеры по общей стоимости сданных судов и суммарному тоннажу среди российских компаний.

В таблице 4 представлены данные за 2015 и 2016 годы, и мы видим, что половина из 10 крупнейших компаний территориально относится к СЗФО. В стоимостном выражении за период 2015-2016 годов лидирует компания «Адмиралтейские верфи» (53,7 и 37,2 миллиарда рублей), которая является основным исполнителем иностранных заказов, а именно Вьетнамского военно-морского флота. По стоимости судов рост почти в 3 раза показал также Калининградский «Янтарь» - 27,1 млрд. рублей в 2016 году. Что касается общего тоннажа сдаваемых судов, то в 2015 году максимальную мощность показал Выборгский завод (28,7 тыс. тонн), но в 2016 году ослабил свою производительность в два раза (14,3 тыс. тонн), уступив превосходство Нижегородскому заводу «Красное Сормово», который также входит в ОСК.

**Таблица 4.** Крупнейшие компании судостроительной отрасли по общей стоимости и тоннажу за 2015-2016 годы (составлено по данным Инфолайн)

Компания	Ключевой акционер	Общая стоимость судов, млрд. руб		Общий тоннаж сданных судов, тыс. тонн	
		2015	2016	2015	2016
Адмиралтейские верфи (СПб)	ОСК	53,7	37,2	21,2	15,8
ПСЗ Янтарь (Калининград)	ОСК	10	27,1	5,2	8,1
Судостроительная фирма Алмаз (СПб)	Физические лица	4,7	11,5	4,5	11,3
Пелла (ЛО)	Герберт Цатуров	2,6	10,6	7,1	7,3

Arctech Helsinki Shipyard (Финляндия)	ОСК	-	9,1	-	2,4
Зеленодольский завод имени Горького (Татарстан)	ХК Ак Барс	8,2	8,95	10,5	11,4
Средне-Невский СЗ (СПб)	ОСК	0,28	5	2,3	0,8
Выборгский СЗ (ЛО)	ОСК	8,1	4,9	28,7	14,3
Завод Красное Сормово (Нижний Новгород)	ОСК	2,1	4,3	28,4	36,2
Астраханское судостроительное ПО (Астрахань)	ОСК	0,6	4	0,78	4,7
СЗ Вымпел (Рыбинск)	Ростех	1,1	2,3	0,59	1,1

Последние данные агентства были выложены в марте 2019 года, но охватывают лишь первые пять наиболее мощных верфи за период 2017-2018 годов (Таблица 5). И снова наблюдается тенденция преобладания верфей, расположенных в Санкт-Петербурге и Ленобласти. «Зеленодольский завод имени Горького» (Татарстан) является в 2018 году лидером по общей стоимости сданных судов (30,4 миллиардов рублей), увеличив с предыдущего года свою производительность в 10 раз. Немногим отстает «Северная верфь» с показателем в 27,9 миллиардов рублей. Касаясь тоннажа сданных судов, «Выборгский судостроительный завод» опережает своих конкурентов, сдав продукции на 21,9 тысячи тонн, далее с показателем 18,2 тыс. тонн идет завод «Северная верфь».



**Таблица 5.** Крупнейшие компании судостроительной отрасли по общей стоимости и тоннажу за 2017-2018 годы (составлено по данным Инфолайн)

Верфь	Ключевой акционер	Общая стоимость сданных судов, млрд руб.		Общий тоннаж сданных судов, тыс. т	
		2017	2018	2017	2018
Зеленодольский завод им. А.М. Горького (Татарстан)	ХК «Ак Барс», АО	3,4	30,4	2,339	5,537
СЗ Северная верфь, ПАО (СПб)	ОСК, АО	-	27,9	-	18,2
Адмиралтейские Верфи (СПб)	ОСК, АО	13,3	18,6	9,95	7,9
Амурский судостроительный завод (ДВ)	ОСК, АО	13	17	2,22	12,154
Выборгский судостроительный завод (ЛО)	ОСК, АО	-	13,5	-	21,9

### Методика

Для подробного изучения структуры производства судостроительных компаний Северо-Западного федерального округа были использованы данные интернет портала Korabel.ru. На данном сайте из всех открытых источников собрана статистика по количеству сданных судов, начиная с 2012 года, с подробным указанием даты сдачи судна, заказчика, наименованием судна и прочей информации. По этим данным автором были отобраны судостроительные заводы всего Северо-Запада, и по ним была составлена



сводная таблица сданных судов за период с 2013 по 2020 год, а также портфеля заказов для понимания загруженности компаний и перспектив развития.

Для каждой компании за указанный период также была проведена группировка произведенной продукции по четырем видам:

- Гражданский морской транспорт
- Гражданский речной транспорт (внутренний водный)
- Военные суда для нужд Российской Федерации
- Иностраные заказы (как гражданские, так и военные)

Группировка происходила исходя из совокупности таких характеристик как заказчик, а также флот или ссылка на подробное описание сдачи судна при необходимости. В группе гражданского морского транспорта основными заказчиками выступают коммерческие и государственные фирмы, например, Газпромнефть, компания «ТрансКо», а также Росморпорт. (Таблица 6)

По количеству сданных морских судов за период 2013-2019 годы лидирует «Невский ССЗ» (17 судов), именно данный вид продукции является основным для этой компании, далее идет «Онежский судостроительно-судоремонтный завод» - 13 судов, «Средне-Невский завод» (8 судов, буксиры) и Выборгский завод (7 судов, ледоколы) и «Пелла» (4 судна). Именно у этих компаний в строительстве на разных стадиях готовности находятся заказы судов гражданского морского судостроения. Также необходимо отметить перспективы развития завода «Северная верфь», где также значительно количество заказов гражданского флота.

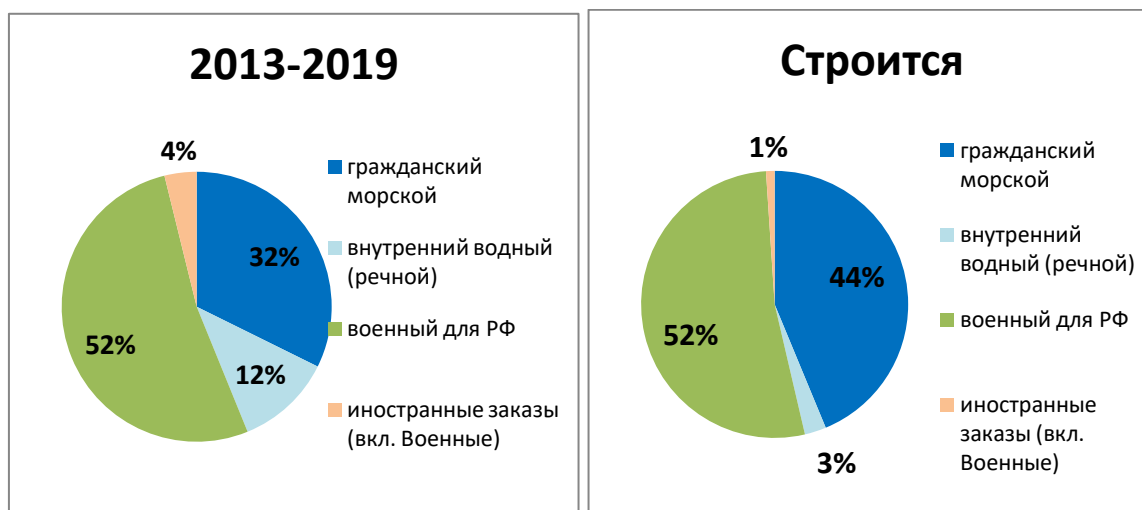
Крупнейшей компанией, занимающейся речным гражданским судостроением, является Новолодожский завод, расположенный в Ленинградской области. С 2013 по 2015 год заказчикам было сдано 30 буксиров, но после указанного периода завод не выпустил ни одного судна

(или информации о заказах нет в открытом доступе). По данному виду судов в строительстве сейчас находится 5 судов, исполнителями являются «Пелла» (1), и «Ладожская верфь» (4).

Что касается военных заказов для нужд Российской Федерации, то почти все судостроительные верфи с разной степенью активности вовлечены в производство. Заказчиком выступают в основном такие государственные структуры как Министерство обороны и ВМФ России. Наибольшее количество государственных заказов за период 2013 – 2018 годы выполнил завод Ленинградский судостроительный завод «Пелла» (47 буксиров и военных судов), и еще 16 находятся в стадии строительства. Также необходимо отметить "Судостроительную фирму АЛМАЗ", ориентированную только на военную продукцию, которая в указанный период сдал заказчикам 11 судов (в том числе военные корабли и плавкраны), еще 10 судов подобного плана лежит в портфеле заказов фирмы. Калининградский завод «Янтарь» (сдал 5 судов за последние семь лет) и Архангельский «Севмаш» (3 подлодки) также специализируются на выпуске военных судов , 10 и 14 судов в портфеле заказов. По структуре заказов также интересна загрузка «Средне-Невского завода» 23 военными кораблями, многие из которых находятся на стадии закладки судна.

И последний вид судов, куда входят все иностранные заказы, представлен, в первую очередь, «Адмиралтейскими верфями». Семь военных судов уже сданы Вьетнамскому ВМФ и один еще находится на стадии строительства. Также верфь построила один военный корабль для Алжира. «Ленинградский завод Пелла» в период 2016 и 2017 годы сдал два буксира, один для Эстонии, один – для Норвегии. И еще один иностранный заказ на ледокол выполняет Выборгский судостроительный завод для Финляндии. Архангельский завод «Севмаш» провел модернизацию и ремонт авианосца «Викрамадитья», и в 2013 авианосец был передан Военно-морским силам Индии.

Таким образом, мы видим увеличение числа заказов на всех верфях СЗФО.



**Рисунок 9.** Структура заказов на суда за период 2013-2019 гг. и строящиеся суда (составлено по данным Корабел.ру)

Если рассмотреть структуру заказов судостроительной отрасли, то за последние шесть лет почти половина построенных судов являются военными. Почти 1/3 заказов составили гражданские морские суда (32%) и речные суда (12%). На иностранные заказы приходится 4% от всех построенных судов.

Что же касается структуры портфеля заказов, то разнообразие довольно ограничено. Военные суда в структуре заказов все также составляют чуть более половины от всех строящихся судов – 52%. Также необходимо отметить подъем в гражданском морском судостроении, что можно объяснить политикой государства в отношении развитии именно гражданского сектора. И совсем небольшую долю образуют речные суда и иностранные заказы, 3 и 1 % соответственно. Небольшое число иностранных заказов в структуре можно связать как с санкционной политикой, так и с наличием более выгодных альтернатив на мировом рынке судостроения. А что касается внутреннего водного транспорта, то можно полагать, что заказы еще будут активно поступать на верфи, в связи с тем, что более 55% всех зарегистрированные в реестре речных судов находятся в возрасте

эксплуатации более 30 лет. Так как в группу речных судов входят не только грузовые, но и пассажирские суда, то постепенное обновление речного флота скорее всего ждет нас в ближайшей перспективе, как минимум, из соображений безопасности.



**Рисунок 10.** Динамика производства по видам судов (составлено по данным Корабел.ру)

Глядя на динамику судопроизводства по видам судов, то в военной отрасли наблюдается спад после 2015 года. А в гражданском морском судостроении, наоборот, после «провала» выпуска судов в 2017 году наблюдается подъем в количественном показателе. Невозможно не отметить также «возрождение» речного судостроения после пятилетнего застоя. А что касается такого пика количества заказов, то необходимо помнить о том, что судостроительная отрасль характеризуется длительностью цикла разработки и постройки судна, перед сдачей заказчику проходят также швартовые и ходовые испытания, поэтому сдача судов будет происходить постепенно в течение 10-15 лет.

**Таблица 6.** Динамика производства судов крупнейших компаний судостроительной отрасли за 2013-2019 годы  
(составлено по Корабел.ру)

Компания	Вид судов	Регион	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	строит ся	по категориям	итог
Пелла	гражданский морской	ЛО	1	1	1		1		1	19	24	90
	внутренний водный (речной)									1	1	
	военный для РФ		10	11	10	6	6	4		16	63	
	инострантные заказы (вкл. Военные)					1	1				2	
Балтийский завод	гражданский морской	Спб								1	1	6
	внутренний водный (речной)											
	военный для РФ								1	4	5	
	инострантные заказы (вкл. Военные)											
Средне-Невский	гражданский морской	Спб			7			1		13	21	49
	внутренний водный (речной)											
	военный для РФ					1		1	2	23	27	
	инострантные заказы (вкл. Военные)						1				1	
Адмиралтейские верфи	гражданский морской	Спб								3	3	31
	внутренний водный (речной)											
	военный для РФ			2	2		1			13	18	
	инострантные заказы (вкл. Военные)			2	3	2		1		2	10	
Северная верфь	гражданский морской	Спб								9	9	22
	внутренний водный (речной)											
	военный для РФ			1	1			2		9	13	
	инострантные заказы (вкл. Военные)											

	Военные)											
Алмаз	гражданский морской	Спб									21	
	внутренний водный (речной)											
	военный для РФ		1	3	3	1	3		10	21		
	инострантные заказы (вкл. Военные)											
Ладожская верфь	гражданский морской	ЛО									4	
	внутренний водный (речной)								4	4		
	военный для РФ											
	инострантные заказы (вкл. Военные)											
Новоладожский	гражданский морской	ЛО									30	
	внутренний водный (речной)		13	2	15							
	военный для РФ											
	инострантные заказы (вкл. Военные)											
Невский ССЗ	гражданский морской	ЛО	8		2	1	1	1	4	10	27	31
	внутренний водный (речной)				2						2	
	военный для РФ									1	1	
	инострантные заказы (вкл. Военные)						1				1	
Выборгский	гражданский морской	ЛО			2	3		2	1	17	25	25
	внутренний водный (речной)											
	военный для РФ											
	инострантные заказы (вкл. Военные)											
Кронштадский морской завод	гражданский морской	Спб								1	1	2
	внутренний водный (речной)											
	военный для РФ									1	1	
	инострантные заказы (вкл. Военные)											

Янтарь	гражданский морской	Калининг рад						2	2	4	19
	внутренний водный (речной)										
	военный для РФ		1	1	1	1	1		10	15	
	инострантные заказы (вкл. Военные)										
Севмаш	гражданский морской	Архангел ьская область	1							1	19
	внутренний водный (речной)										
	военный для РФ		1	2					14	17	
	инострантные заказы (вкл. Военные)		1							1	
Онежский судостроитель но- судоремонтны й завод	гражданский морской	Карелия			4	6	1	2	9	22	22
	внутренний водный (речной)										
	военный для РФ										
	инострантные заказы (вкл. Военные)										

### 2.3. Территориальная структура и специализация судостроительных предприятий СЗФО

Большинство предприятий расположено непосредственно на побережье Балтийского моря: «Янтарь», «Балтийский завод», «Адмиралтейские верфи», «Выборгский завод», они являются наиболее старыми заводами, имеющими мощности для производства крупнотоннажных судов. Некоторые же расположены на берегах крупных судоходных рек – Нева («Невский», «Пелла», «Средне-Невский») и Волхов вблизи бассейна Ладожского озера («Ладожская верфь» и «Новоладожский завод») и Онежского – «Онежский ССЗ». В данном исследовании была рассмотрена структура отрасли за два периода: 2015 и 2018 годы, чтобы оценить динамику показателей (рисунки 11 и 12). Для удобства восприятия картографической информации Ленинградская область и Санкт-Петербург были вынесены на отдельную картосхему, в связи с большой концентрацией предприятий на относительно небольшой площади.

В Ленинградской области судостроение присутствует в Выборгском (г. Выборг), Кировском и Волховском районах. Обратимся к картосхеме по 2015 году (рисунок 11), где в качестве относительного показателя для картосхемы было высчитано количество сданных судов на 50 тысяч жителей. Наибольших значений данный показатель достигает в районах близ Ладожского озера, что связано в Волховском районе как с меньшей по сравнению с другими районами численностью жителей, так и с большим количеством сданных речных судов «Новоладожским заводом». А что касается Кировского района, то численность жителей также невелика (105 тысяч человек), но количество судов на 50 тысяч жителей составляет 7,1, благодаря двум крупным заводам «Пелла» и «Невский».

Также стоит отметить тенденцию, что значения данного показателя ослабевает по мере приближения к историческому центру Санкт-Петербурга. Так, при населении более 300 тысяч человек «Северная верфь»,



локализованная в Кировском районе сдала в 2015 году всего одно судно. В 2018 же году (рисунок 12) лидером по количеству сданных судов на 50 тысяч жителей стал Кировский район Ленинградской области (2,4 суд./чел.). То есть в целом по данному показателю заметен упадок отрасли за период 2015-2018, что отмечалось в предыдущем параграфе.

По структуре сданных судов за рассматриваемый период можно заметить, что выпуск гражданских речных судов приурочен к периферийным малотоннажным заводам по берегам крупных рек, что является очень логичным. Далее при движении к историческому центру Петербурга следует «полоса» заводов, выпускающих гражданскую продукцию морского профиля. А что касается предприятий на побережье Балтийского моря, то исторически их основной специализацией является военное судостроение, ведь транспортировка крупнотоннажных военных кораблей доступна именно по морю. Иностранные заказы, разумеется, также приурочены к приморским компаниям для удобной транспортировки морским путем. Те же тенденции наблюдаются и в 2018 году, за исключением того, что оба завода в Волховском районе, ориентированные на речное судостроение не сдавали судов заказчикам, что свело к нулю всю группу гражданских речных судов.



**Рисунок 10.** Территориальная структура судостроительной отрасли Ленинградской области и Санкт-Петербурга в 2015 году (составлено автором по данным таблицы 6)

Что касается мощности компаний, то мы рассматриваем совокупный тоннаж сданных судов. В 2015 году наиболее габаритные суда были сданы «Выборгским заводом» -28,7 тысяч тонн и заводом «Адмиралтейские верфи» -21 тыс. тонн. «Балтийский завод» не сдал в этот период ни одного судна, что объясняется длительностью цикла и энергозатратностью постройки крупнотоннажных военных судов. В 2018 году «Выборгский завод» (21,9 тыс. тонн) не потерял свои лидирующие позиции по тоннажу, к нему

присоединился также завод «Северная верфь» (18,2 тысячи тонн), сдав Министерству обороны четыре военных корабля. А два завода в Кировском районе – «Невский» и «Пелла» за рассматриваемые периоды показывают средний тоннаж сданных судов (как военные корабли, так и морские суда).



**Рисунок 11.** Территориальная структура судостроительной отрасли Ленинградской области и Санкт-Петербурга в 2018 году (составлено автором по данным таблицы 6)

Структура портфеля заказов компаний на ближайшие годы отображена на рисунке 11. Вновь наблюдаются сходные тенденции специализации

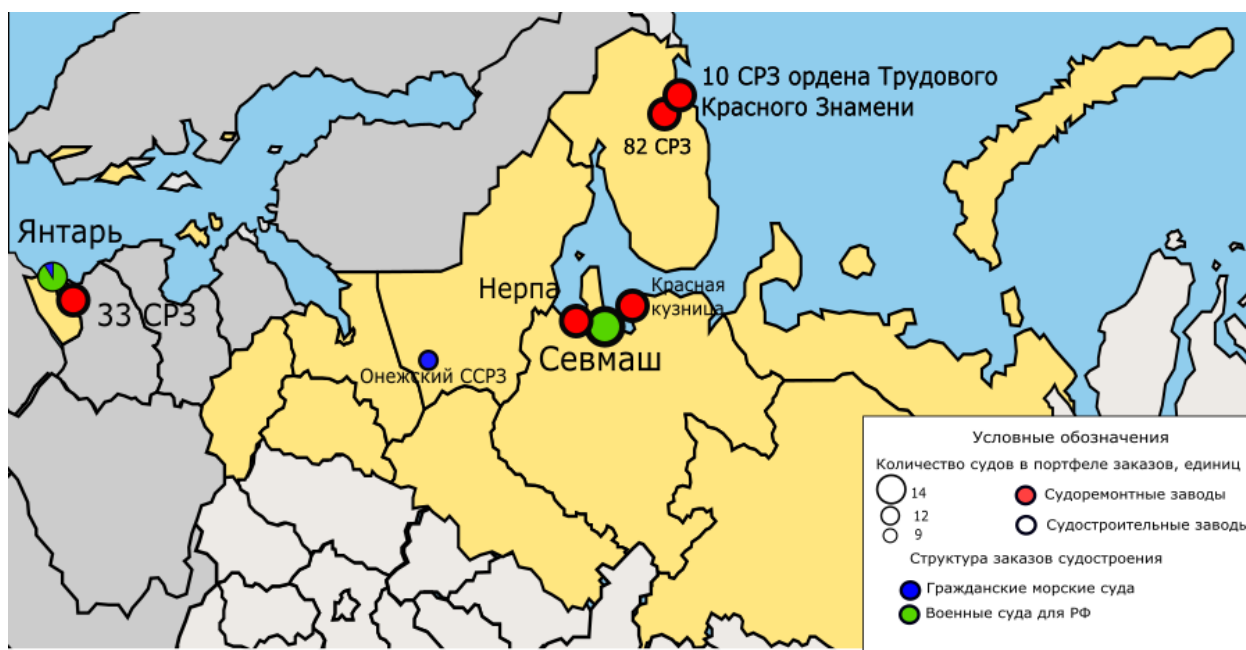


компаний относительно размещения на берегах реки/моря. Наибольшее количество заказов получил «Средне-Невский» - 36 судов, ЛСЗ «Пелла» -36 и «Выборгский завод» - 17 судов. В структуре первых двух преобладают военные заказы, а в последнем – морские гражданские. И в целом, по Ленинградской области наблюдается большой спрос на гражданское судостроение, а в Санкт-Петербурге – военное.



**Рисунок 12.** Структура судостроительной отрасли Ленинградской области и Санкт-Петербурга по имеющимся в портфеле заказам (составлено автором по данным таблицы 6)

Переходя к оставшимся заводам Северо-Западного федерального округа, необходимо отметить, что их всего три: «Севмаш» в Северодвинске, «Янтарь» в Калининграде и «Онежский ССРЗ» в Петрозаводске. Ориентированы заводы как на военное, так и на гражданское судостроение. В структуре заказов преобладают военные суда – 24 единицы, в то время как гражданских морских 11 (рисунок 13).



**Рисунок 13.** Структура судостроительной отрасли СЗФО по портфелю заказов (составлено автором по данным таблицы 6)

Численность занятых на предприятиях также коррелирует как с тоннажем выпускаемых судов, так и со специализацией (в военном судостроении занято большее количество человек). Лидером среди заводов по предоставлению рабочих мест является «Севмаш» - на конец 2018 года численность персонала Севмаша составила более 28500 человек.

Так для сравнения, на «Адмиралтейских вервях» трудится 6642 человека, далее по численности идет «Балтийский завод» и «Янтарь» - почти по 4 тысячи человек. А в компании «Ладожская верфь», выпускающей продукцию речного судоходства, занято всего 40 человек.

Подводя итог, можно с уверенностью сказать, что судостроительные компании СЗФО обеспечены заказами на ближайшие годы. Разумеется, рано говорить о резком подъеме производства, но при поддержке государства и грамотном управлении ОСК можно добиться постепенного развития отрасли и повышения ее конкурентоспособности.

## Глава III. Перспективы развития судостроительной отрасли

### 3.1. Перспективы развития и проблематика гражданского и военного судостроения в СЗФО

Разобравшись с современным состоянием и структурой отрасли, необходимо более подробно рассмотреть дальнейшие перспективы развития судостроения в выбранном регионе. Еще с прошлого века на территории Северо-Западного федерального округа сформировался крупный судостроительный центр, который представлен крупными и уникальными производителями продукции гражданского судостроения и военно-морской техники, а так же разработчиками морских технологий – исследовательские центры и конструкторские бюро (ОСК 20% выручки тратит на научно-исследовательские работы). Большинство верфей СЗФО все же носят военную специализацию, и в этом секторе Россия достигла значительных показателей на мировом рынке. Однако за последние десятилетия произошла смена геополитических интересов и на первый план выходят не задачи обороноспособности, а развитие торговли и диверсификация производства, а соответственно, гражданского сектора судостроения.

Следует отметить, что финансирование гражданского судостроения за 7 лет увеличилось более чем в 30 раз. Происходит рост объема заказов, что способствует увеличению загруженности производственных мощностей предприятий отрасли и создает возможность привлечения в отрасль новых высококвалифицированных кадров, а также позволяет запустить проекты модернизации материально-технической базы. По данным интервью вице-президента ОСК Василия Бойцова (Интервью пресс-центра ОСК, 2020) в 2019 году компанией было сдано 20 судов гражданского назначения на подведомственных верфях, и большая часть из них находится в СЗФО. На данный момент ОСК активно занимаются привлечением новых заказчиков, которых условно можно разделить на три группы. Первая это основные заказчики в отрасли - государственные организации и компании, например строительство атомных ледоколов для Росатома. Вторая группа заказчиков

— российские частные рыбопромысловые, транспортные и круизные компании (Мурмансельдь, Газпром и т.д). И третьей потенциальной группой выступают зарубежные компании, заинтересованные в отечественной продукции. По словам Бойцова, в последние годы контракты заключаются по первым двум направлениям, а в сфере привлечения зарубежных заказчиков позиции пока достаточно слабы. Также вице-президент ОСК предполагает (Интервью пресс-центра ОСК, 2020) увеличение прибыли от продажи гражданской продукции в 2020 году. Из актуальной сложившейся в условиях пандемии обстановке состоялось онлайн заседание Рабочей Группы по Судостроению ОЭСР. С российской стороны в заседании приняли участие представители Департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга России. Но по словам представителя Минпромторга России, в настоящий момент в России не наблюдается признаков спада производства судостроительной промышленности, но нельзя недооценивать возможные негативные эффекты как на финансовое состояние экономики, так и на действующие кооперационные цепочки. (Состоялось 130-е заседание..., 2020)

Перспективной задачей компании для развития гражданского сектора судостроения является модернизация производственных мощностей, а зачастую и создание новых с использованием интеллектуального потенциала. На мировом рынке судостроения сложно конкурировать с зарубежными странами в строительстве судов «из железа» с низкой добавленной стоимостью (балкеров, простых танкеров). Поэтому акцент в развитие делается на конструкторские бюро и проектирование и строительство высокотехнологичных судов (суда обеспечения, шельфовые, сейсмические, аварийно-спасательные суда), которые отвечают самым высоким мировым стандартам.

Например, в рамках Федеральной целевой программы по модернизации предприятий «Балтийскому заводу» было выделено от государства 4



миллиарда рублей на реконструкцию и техническое перевооружение корпусообрабатывающего и сборочно-сварочного производства, а также на строительство трубообрабатывающего комплекса. Также большая инвестиционная программа реализуется на «Севмаше», где введен в эксплуатацию новый деревообрабатывающий фрезерно-расточной центр, способный обрабатывать крупногабаритные заготовки любой конфигурации по предварительно созданной 3D-модели. (Интервью пресс-центра ОСК, 2020)

Модернизация также проходит путем цифровизации, которая, согласно «Комплексной концепции цифровой трансформации», будет постепенно внедрена на всех предприятиях ОСК. Старший менеджер департамента консалтинга компании «Делойт» (Верфи будущего, Коммерсантъ, 2019) рассматривает цифровизацию как конкурентное преимущество, которое позволит быстро, эффективно, качественно и безопасно выполнять заказы на строительство судов. Внедрение цифровых технологий позволит снизить затраты на создание кораблей на 10–15%, отсюда более низкая стоимость конечной продукции и усиление конкурентной позиции на мировой арене. К примеру, введение телематических систем позволит дистанционно отслеживать состояние всех агрегатов судна. И его ремонт можно будет осуществлять именно тогда, когда он действительно необходим, а не по расписанию. (Интервью пресс-центра ОСК, 2020)

Среди судостроительных предприятий СЗФО на заводе «Северная верфь» активно реализуется программа цифровизации производственного процесса. Совместно с ПКБ разработаны трехмерные модели строящихся кораблей и судов, цеха оснащены компьютерной техникой, организовано единое информационное пространство для оперативного решения возникающих проблем. Также внедрение концепции «цифровой верфи» осуществляют Онежский судостроительно-судоремонтный завод (Росморпорт) и Средне-Невский судостроительный завод (ОСК). Эта концепция предполагает

трансформацию сразу всех процессов верфи от этапов проектирования, производства, снабжения, логистики, ремонта до организационной структуры и использования передового программного обеспечения.

По предварительной информации, стоимость реконструкции и технического перевооружения Онежского судостроительно-судоремонтного завода оценивается в пределах от 4,3 млрд. до 5,3 млрд. рублей. Опыт, который будет набираться на ОССЗ в Петрозаводске, позволит получить возможность импортозамещения всех видов судов для освоения запасов Арктики и Дальнего Востока России. (Верфи будущего, Коммерсантъ, 2019) Средне-Невский судостроительный завод будет первым в рамках масштабной программы по цифровизации, заявленной Минобороны и Объединенной судостроительной корпорацией. Планируемый бюджет составляет 600 миллионов рублей, и к 2022 году модель «цифровой верфи» должна быть полностью реализована на СНСЗ. А затем ОСК сможет начать внедрение "цифровой верфи" на остальных предприятиях отрасли. (Верфи будущего, Коммерсантъ, 2019)

На сегодняшний день дополнительную неопределенность с точки зрения оценок перспектив отрасли вносит и все усиливающийся режим санкций, который был введен в отношении России рядом стран. Для отечественной промышленности это означает ограничение доступа к целому ряду необходимой продукции и технологий, замещение которых требует, как минимум, дополнительного времени. (Петрова, 2018). Относительно санкционных ограничений вице-президент ОСК по техническому развитию (Интервью пресс-центра ОСК, 2020) высказывается двойственно: «какие-то компании-поставщики из стран Европейского союза ведут себя очень осторожно, не рискуют связываться с предприятиями ОСК, а какие-то относятся к санкциям спокойно и не боятся поставлять нам свою продукцию»

### 3.2. Программные инициативы российского Правительства по развитию судостроительной отрасли

Основным фактором развития отрасли и основным заказчиком продукции судостроения по-прежнему остается государство. Например, Минтранс России с 2014 по 2030 год выступает заказчиком в отношении 7100 судов, или более 91% общего числа заказов отрасли. Таким образом, для эффективности государственной поддержки необходимо реализовать комплекс мер, направленных на:

- 1) модернизацию производства предприятий отрасли и повышение производительности труда;
- 2) привлечение в отрасль квалифицированных молодых кадров;
- 3) повышение инвестиционной привлекательности отрасли;
- 4) внедрение новых технологий в производство;
- 5) продвижение отечественной продукции судостроения на зарубежные рынки. (Коваленко, 2019)

Это позволит ускорить темпы импортозамещения в отрасли и обеспечит ее долгосрочное развитие в условиях нестабильности мировой экономики. В связи с этим, Правительством был разработан ряд Стратегий и Программ, нацеленных на развитие отрасли, поэтому рассмотрим подробнее некоторые из них.

#### *Стратегия развития судостроительной промышленности до 2035 года*

Цель Стратегии – обеспечить создание современных судов и нарастить объем производства в 2,2 раза. Для этого к 2035 году основные производственные фонды отрасли должны быть загружены на 80%, планируется также увеличить в 2 раза производительность труда и повысить долю отечественных составляющих в стоимости конечной гражданской продукции до 75%. (Стратегия развития ...до 2035 года)

Стратегия направлена на создание нового конкурентоспособного облика отечественной судостроительной отрасли – эту задачу планируется решать, развивая научно-технический и кадровый потенциал, обеспечивая технологическую независимость, а также совершенствуя нормативно - правовую базу.

Согласно инновационному сценарию реализации Стратегии, который принимается как наиболее реалистичный, судостроительная промышленность будет развиваться стабильными темпами на фоне умеренного роста экономики. С учетом заложенных в данном сценарии условий доля продукции гражданского назначения достигнет 44%, а объемы гражданского экспорта составят порядка 25 миллиардов рублей. Экспортные поставки российской продукции судостроения к 2035 году должны увеличиться почти в два раза, в первую очередь речь идет о росте объемов экспорта гражданской морской техники (Минпромторг России, Денис Мантуров, 2019)

Для удовлетворения потребностей внутреннего рынка в гражданских судах различного класса и морской технике до 2035 года необходимо строительство около 250 морских транспортных судов и более 1500 транспортных судов класса "река-море". Стратегия также закладывает значительное увеличение доли гражданской морской техники в судостроении – к 2035 году данный показатель в денежном выражении должен достичь почти 90%, причем наиболее активный рост запланирован на 2025-2030 годы

Реализация Стратегии будет способствовать оптимизации производственных мощностей, их модернизации и техническому перевооружению - это позволит вывести судостроительные предприятия на новый уровень и удовлетворить потребности государства и других заказчиков в современных высокотехнологичных судах. То есть Минпромторг делает ставку на развитие именно высокотехнологичных направлений гражданского судостроения – то есть отрасль должна от

количества к качеству и, сохранив физические объемы строительства и увеличив выпуск в денежном выражении почти в семь раз к 2035 году (для военного кораблестроения рост в денежном выражении должен составить только 1,5 раза). Таким образом, в Стратегии закреплена цель на опережающее развитие гражданского сегмента, что в целом соответствует действиям Минпромторга и АО «ОСК». (РБК, 2020)

В сфере гражданского судостроения утвержденная Стратегия предполагает строительство около 30 единиц крупной гражданской морской техники (водоизмещением более 80 тыс. тонн) ежегодно в период до 2025 года и менее 20 единиц – в 2025-2035 годов по консервативному сценарию.

Но что касается количественного контроля показателей, то на данный момент эти показатели существенно отстают от уже сформированной сдаточной программы отечественных верфей. Так, по итогам января-октября 2019 года российские верфи уже сдали 37 судов, еще около 20 судов находятся на конечных стадиях испытаний и должны быть сданы до конца года. (РБК, 2020) То есть ожидаемый объем строительства гражданской морской техники в 2019 году составляет 55-60 судов при целевом индикаторе всего 33 судна, но проблема задержки сдачи заказчикам все же существует, поэтому рано судить о перевыполнении планов на период с 2020 года. Хотя стоит отметить, что заводы СЗФО уже обеспечены заказами сверх плана, и предположительно будут заключены еще новые контракты на суда, и фактические объемы строительства вновь обгонят заложенные в Стратегии индикаторы.

*«Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013 — 2030 годы»*

Количественные ориентиры развития судостроения определяются государственной программой «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013-2030 годы», ответственным

исполнителем которой является Министерство промышленности и торговли РФ. Двумя целями реализации программы являются увеличение к 2030 г. объемов производства гражданских судов и морской техники в российских судостроительных и судоремонтных организациях в 5 раз по сравнению с 2013 годом, а также сократить используемые в судостроении импортные технологии. Планируется увеличение доли отечественного судостроения на внутреннем рынке - до 70 %, производительности труда - в 2,5 раза и создание 6 тысяч высокопроизводительных рабочих мест в судостроительной отрасли.

**Таблица 6.** Показатели реализации программы «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013-2030 годы» (Ерохин, 2020)

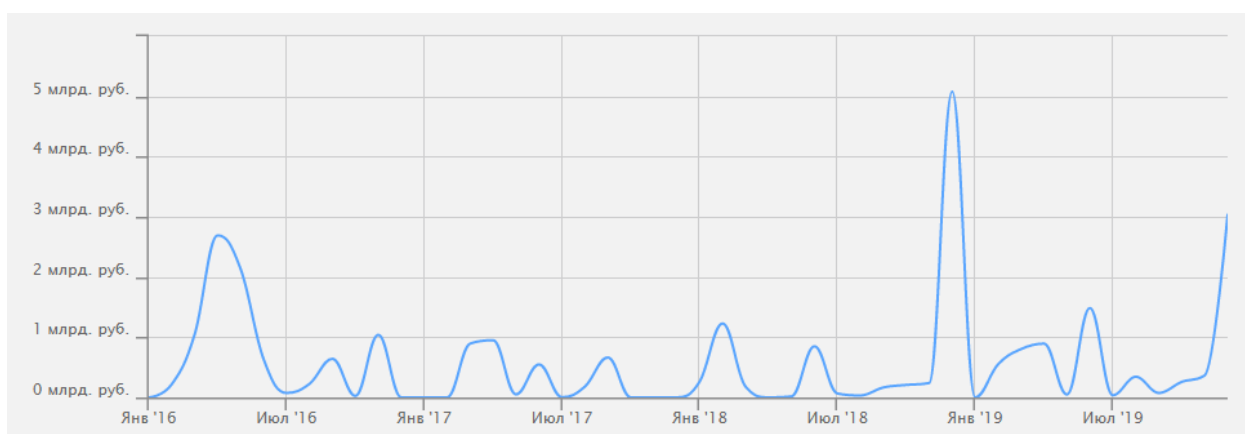
Показатели реализации программы по этапам

Показатель	2020 г.	2030 г.
Динамика выпуска гражданских судов и морской техники российскими судостроительными и судоремонтными организациями в денежном выражении по отношению к 2013 г.	в 1,5 раза	в 5,0 раз
Уровень локализации производства продукции судостроения	45%	70%
Количество созданных высокопроизводительных рабочих мест в судостроительной отрасли	2,6 тыс.	6,0 тыс.
Объем выпуска судостроительной продукции предприятий отрасли (водоизмещение порожнее)	-	450 тыс. т.
Рост производительности труда в промышленных организациях судостроительной отрасли по отношению к 2013 г.	в 1,7 раза	в 2,5 раза

В рамках реализации подпрограммы «Государственная поддержка» программы «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013-2030 годы» предусматривается постройка более 200 гражданских судов, приобретенных с использованием механизма лизинга и кредитования. Задачами оказания государственной поддержки в отрасли судостроения являются реализация механизма кредитования судовладельцев на условиях постройки судна на отечественных верфях; поддержка

механизмов лизинга судов, построенных на российских верфях; субсидирование программ утилизации рыбопромысловых судов и судов речного и смешанного плавания; поддержка судостроительных организаций в целях предотвращения их банкротства. (Ерохин, 2020)

Ожидаемым результатом реализации программы к 2020 году является рост в 2 раза в денежном выражении (по отношению к 2013 году) выпуска гражданских судов и морской техники на отечественных судостроительных и судоремонтных предприятиях, а к 2030 году – в 5 раз. Но, к сожалению, на Портале Госпрограмм РФ отсутствует информация о ходе реализации и количественных показателях Программы. Общий объем расходов бюджета Программы с 2016 по 2019 годы составляет 28, 25 миллиарда рублей.



**Рисунок 14.** Расходы бюджета по Государственной программе Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013 — 2030 годы» (по данным Минпромторга РФ)

В период с 2009 по 2016 годы действовала федеральная целевая программа "Развитие гражданской морской техники" (О внесении изменений в ..., 2013), направленная на научно-исследовательскую работу и улучшение конкурентоспособности экспортируемых судов. В рамках программы было построено 35 судов, общей стоимостью 198250 миллионов рублей. (Левкина, 2017). Благодаря разработкам, выполненным в ее рамках, создано более 1,5 тысяч новых технологий, треть из которых соответствует мировому уровню

или превосходит его, начато производство судостроительной продукции общей стоимостью более 0,5 трлн руб. Государственную программу «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013-2030 годы» можно считать неким прообразом и логическим продолжением ФЦП «Развитие гражданской морской техники», но необходимо учитывать одно важное отличие.

ФЦП «РГМТ», сформированная в период длительного периода снижения объемов финансирования отечественной промышленности и науки, включая судостроительную, основной целью имела восстановление, поддержание и развитие отраслевого научного и проектного потенциала по всем направлениям развития гражданского судостроения. Действующая Госпрограмма ставит перед нами более конкретные и значимые цели и направлена на разработку технологий, проектов и создание образцов, востребованность которых подтверждена необходимостью решения актуальных задач конечными потребителями морской техники - судоходными компаниями, компаниями ТЭК, работающими на шельфе, региональными властями, ответственными за решение задач транспортного обеспечения населения. (Никитин, 2018)

#### *Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года*

В сфере судостроения основными стратегическими целями по развитию морской деятельности являются комплексная модернизация, реконструкция и техническое перевооружение существующих судостроительных мощностей. А также увеличение производства отечественной промышленностью конкурентоспособных судов гражданского назначения и кораблей для исследования, освоения и использования ресурсов и пространств Мирового океана. Ответственным исполнителем этих стратегических целей выступает Минпромторг России. А что касается



перечня результатов реализации, то конкретные цифры указаны не были как в целях, так и в результатах.

Одной из основных проблем развития морской деятельности Российской Федерации является физическое и моральное старение рыбопромыслового флота и недостаточный объем строительства и модернизации судов рыбопромыслового флота на отечественных судостроительных предприятиях. Рыбопромысловый флот в России довольно устарел, более 55% всех зарегистрированные в реестре речных судов находятся в возрасте эксплуатации более 30 лет. Поэтому можно полагать, что заказы в ближайшие годы будут активно поступать на верфи судостроительных предприятий России из соображений безопасности, что позволит увеличить портфель заказов, прибыль и модернизировать оборудование для повышения конкурентоспособности выпускаемой продукции и повышения доли на мировом рынке. А для стимулирования развития отечественного судостроения для рыболовецких предприятий существует «квота под киль» (Постановление Правительства РФ, 2017), когда судовладельцам возвращают из бюджета часть стоимости заказанного на Российской верфи нового судна аналогичного утилизируемому (компенсация 10% от стоимости проекта, но не более 70 миллионов рублей).

Таким образом, стоит подчеркнуть также проблему низкой доли российских судоверфей в общем объеме заказов отечественных судовладельцев на строительство, модернизацию и ремонт судов гражданского назначения, вызванную недостаточным уровнем технической оснащенности предприятий судостроения и высокой стоимостью производства. (Стратегия развития морской ... до 2030 года) Следовательно, из нерешенных вопросов по импортозамещению вытекает и несоблюдение сроков строительства кораблей и судов, а также задержка по выполнению Программ.

Одним из приоритетов политики России в Арктике является развитие Северного Морского пути, и увеличение грузооборота по нему до 80 миллионов тонн к 2024 году. Почти все грузы (96%), перевозимые по СМП, составляют СПГ, нефть, нефтепродукты, уголь, минеральные удобрения, поэтому ключевым условием достижения поставленной цели является расширение ледокольного, грузового (в первую очередь, танкерного) и вспомогательного флота.

Заводы Северо-Западного федерального округа обладают мощностями для строительства подобных судов, поэтому развитие Арктики несомненно будет приносить новые заказы. Потребность российского флота в дизельных ледоколах для полноценного выполнения программы развития СМП составляет около 10 новых судов. Также существует дополнительная потребность в мелкосидящих атомных ледоколах с ледопробитностью около 2 метров, способных работать в мелководных прибрежных районах и устьях рек, а также в буксирах с высоким ледовым классом различных размеров и мощности, осуществляющих ледокольное обеспечение и иные функции в замерзающих портах. (Ерохин, 2019)

В рамках политики импортозамещения в судостроении после ввода рядом стран торгово-экономических санкций, особый акцент делается на строительство судов для перевозки сжиженного газа, танкеров и ледоколов. Такой выбор был продиктован с одной стороны спецификой российского сырьевого экспорта, с другой стороны планами по максимальному расширению возможностей использования Северного Морского Пути. Но вместе с импортозамещением, развитие отечественного судостроения при реализации СПГ-проектов трансформируется в реальный драйвер для ускоренного развития и модернизации важнейших секторов отечественной экономики: приборостроения, машиностроения, химической, металлургической. (Волков, 2019)

Подводя итог, можно с уверенностью сказать о том, что судостроение является одним из приоритетных направлений развития экономики страны и государство использует различные меры поддержки данного сектора: субсидирование, налоговые льготы, лизинг. Особое внимание уделяется гражданскому судостроению и увеличению его доли в общем производстве и экспорте, ледокольному и грузовому строительству для развития Северного Морского пути, высокотехнологичным и научно-исследовательским судам для разработки шельфовых месторождений.

## Заключение

Судостроение Российской Федерации за последние годы сохраняет отрицательную динамику спроса при росте тоннажа производимых судов, как и во всем мире. Позиции России на мировой арене судостроения очень слабы, в доле мирового экспорта это всего 0,6 %. Характерными особенностями российского судостроения является ориентация на военное производство, неполная загрузка мощностей предприятий и большая доля импорта. Высокая доля импорта в стране является показателем нереализованного спроса на внутреннем рынке, так как в стране мало компаний, которые производят необходимые высококачественные комплектующие для судостроения. Способом решения этой проблемы является импортозамещение и строительство новых компаний, или же модернизация уже существующих. Также следует отметить системообразующую роль судостроения, которое аккумулирует в своей продукции достижения большого числа отраслей промышленности, тем самым способствуя технологическому развитию всей цепочки поставок комплектующих.

Большая длительность циклов разработки и постройки и высокая капиталоемкость продукции отрасли являются необходимостью высокой доли участия и поддержки от государства. Оно активно участвует в развитии отрасли путем введения различных госпрограмм, а большинство верфей были консолидированы в Объединенную судостроительную корпорацию – государственный холдинг отрасли, туда входит большинство компаний исследуемого СЗФО. Именно в Северо-Западном регионе находится основная часть предприятий, на долю которых приходится 72% от общего объема производства по всей России. Северо-Западный федеральный округ занимает особое уникальное место в территориальной структуре России, его приморское положение издавна способствовало развитию судостроения и судоремонта. Что касается географии судостроительных и смежных предприятий в рамках Северо-Западного федерального округа, то стоит

выделить субъекты – центры консолидации: Санкт-Петербург и Ленинградская область, где исторически сформировался крупный судостроительный центр; север Архангельской области, охватывающий Северодвинск и Архангельск, где вокруг крупного стратегически важного «Севмаша» сосредоточены судоремонтные заводы и конструкторские бюро и Калининградская область.

По итогам исследования производственных показателей крупнейших судостроительных компаний СЗФО была выполнена группировка произведенных судов по четырем категориям: военные (РФ), гражданские морские и речные и иностранные заказы, включая военные. По итогам исследования за период 2013-2019 годы почти половина построенных судов являются военными. Почти 1/3 заказов составили гражданские морские суда и 12 % - на речные суда. На иностранные заказы приходится 4% от всех построенных судов, основными заказчиками были Вьетнам, Алжир, Индия и Скандинавские страны. Что же касается структуры портфеля заказов, то разнообразие довольно ограничено. Военные суда в структуре заказов все также составляют чуть более половины от всех строящихся судов – 52%. Также необходимо отметить подъем в гражданском морском судостроении, что можно объяснить политикой государства в отношении развитии именно гражданского сектора. Подводя итог, можно с уверенностью сказать, что судостроительные компании СЗФО обеспечены заказами на ближайшие годы. Разумеется, рано говорить о резком подъеме производства, но при поддержке государства и грамотном управлении ОСК можно добиться постепенного развития отрасли и повышения ее конкурентоспособности.

Приоритетами в стратегическом планировании отрасли являются модернизация заводов, улучшение производственных показателей и стремление к достижению независимости от иностранных поставщиков. Для этих целей государство использует различные меры поддержки: субсидирование, налоговые льготы, лизинг. Заводы Северо-Западного

федерального округа под руководством ОСК постепенно внедряют цифровые технологии, осуществляют техническое переоснащение и модернизацию производственных мощностей.

Правительством разработан ряд инициативных программ по развитию судостроительной отрасли, которые отражены в Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года, «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013 — 2030 годы», Стратегия развития судостроительной промышленности до 2035 года, региональные целевые ориентиры субъектов РФ. Также особое внимание уделяется гражданскому судостроению и увеличению его доли в общем производстве и экспорте, ледокольному и грузовому строительству для развития Северного Морского пути, высокотехнологичным и научно-исследовательским судам для разработки шельфовых месторождений и в целом развитию Арктического региона. Все эти программы относительно новы, и рассчитаны на десятилетие вперед, поэтому мониторинг результатов и реализация программ достаточно преждевременна. Но стоит отметить, что некоторые промежуточные планы уже перевыполнены (например, относительно сдачи гражданских судов), что говорит о положительных результатах правительственных программ.

### Список источников

1. *Бельченко М.А.* Некоторые направления достижения импортонезависимости в судостроении Северо-Западного федерального округа // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. 2019. № 3 (71). С. 41–47.
2. *Бельченко М.А., Гарсия Л.В.* Особенности развития судостроительного кластера Северо- Западного региона России в современных внешнеэкономических условиях // Ученые записки Санкт-Петербургского имени филиала Российской таможенной академии. 2018. № 1 (65). С. 37–43.
3. *Волков Г. Ю.* Перспективы развития судостроения РФ с учетом санкционной политики // Социосфера. 2019. № 2. С. 24–27.
4. *Дружинин А.Г., Лачининский С.С.* Место Санкт-Петербургского приморского региона в системе ведущих приморских регионов Европы // Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития. 2015. № 4 (49). С. 127–138.
5. *Ерохин В. Л.* Арктическое судостроение и морская техника России: состояние, потребности, перспективы развития // Маркетинг и логистика. 2019. № 1 (21). С. 12–31.
6. *Игнатьева Н.А.* Современное состояние и перспективы развития судостроения в Российской Федерации // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. 2016. № 4-6. С. 1159-1162.
7. *Коваленко Н.В., Мархайчук М.М., Чекунов А.С.* Государственная поддержка конкурентоспособности отечественного судостроения // Экономика и управление: проблемы, решения. 2019. № 8 (2). С. 4-11.
8. *Левкина Е.В., Пиядина И.И.* Анализ и оценка внешних и внутренних факторов, влияющих на деятельность организаций судостроения и судоремонта // Актуальные вопросы современной экономики. 2020. № 2. С. 255-264.
9. *Левкина Е. В., Попова Е. Г.* Проблемы и перспективы развития судостроительной отрасли в России // Карельский научный журнал. 2017. №2 (19). С. 126–130.

10. *Никитин В. С.* Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений // Труды Крыловского государственного научного центра. 2018. №4 (386). С. 5–10.
11. *Петрова Н.П., Пименов П.В.* Анализ современного состояния судостроения в России с использованием бенчмаркинга // Вестник Евразийской науки. 2018 №6. С. 37–38.
12. *Полосков С. С.* Судостроение России на инновационном пути развития: проблемы и перспективы // Вопросы инновационной экономики. 2018. №3. 465-478.
13. *Соловьев Э.В.* Анализ рынка судостроения и судоремонта в развитии региональной экономики // *Juvenis scientia*. 2017. №7. С. 19–22.
14. *Транспорт в России. 2018: Стат.сб./Росстат.* - М., 2018. - 101 с.
15. *Тресорук А.А., Фролов И.Э.* Российское судостроение: проблемы развития и пути повышения его конкурентоспособности // Научные труды: Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН. 2015. Т. 13. С. 463-485.
16. *Тулякова И. Р.* Место Санкт-Петербурга в судостроительной отрасли России // *Общество: политика, экономика, право*. 2014. №1. С. 100-106.
17. Вологда. рф. Строительство уникального для страны судостроительного завода началось на Вологодчине года [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: [http://vologda.ru/news/economy/35210/?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop&utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews](http://vologda.ru/news/economy/35210/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews) (дата обращения: 30.05.2020).
18. Государственная программа «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013-2030 годы» [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://government.ru/programs/246/events/> (дата обращения: 30.05.2020).
19. Информационное агентство INFOLine. INFOLine подготовило ежегодный рейтинг в судостроительной отрасли INFOLine Shipbuilding Russia TOP по итогам 2018 года [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <https://infoline.spb.ru/news/?news=161795> (дата обращения: 01.05.2020).



20. Информационный портал Корабел. ру. События судостроительной отрасли [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: [https://www.korabel.ru/pulse/list2/1.html?company\\_view=0](https://www.korabel.ru/pulse/list2/1.html?company_view=0) (дата обращения: 01.05.2020).
21. Коммерсантъ. Верфи сплавляют долги [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4344025> (дата обращения: 05.05.2020).
22. Коммерсантъ. Рубли сошли со ступеней [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3924294> (дата обращения: 05.05.2020).
23. Конева О.В. Статистический обзор результатов деятельности судостроительной отрасли // Экономика и менеджмент инновационных технологий. 2017. № 10 [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <http://ekonomika.snauka.ru/2017/10/15296> (дата обращения: 29.05.2020).
24. Минпромторг России. Развитие судостроения России 10 [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <https://expert.minpromtorg.gov.ru/sphere/ships?yclid=2876796035858986856> (дата обращения: 19.05.2020).
25. Минпромторг России. Состоялось 130-е заседание рабочей группы по судостроению ОЭСР. Режим доступа: URL: [http://minpromtorg.gov.ru/press-centre/news/#!sostoyalos\\_130e\\_zasedanie\\_rabochey\\_gruppy\\_po\\_sudostroeniyu\\_oesr](http://minpromtorg.gov.ru/press-centre/news/#!sostoyalos_130e_zasedanie_rabochey_gruppy_po_sudostroeniyu_oesr) (дата обращения: 19.05.2020).
26. Минпромторг России. Денис Мантуров: стратегия развития судостроения до 2035 года предусматривает рост экспорта продукции почти в 2 раза [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: [http://minpromtorg.gov.ru/press-centre/news/#!denis\\_manturov\\_strategiya\\_razvitiya\\_sudostroeniya\\_do\\_2035\\_goda\\_predusmatrivaet\\_rost\\_eksporta\\_produkcii\\_pochti\\_v\\_2\\_raza](http://minpromtorg.gov.ru/press-centre/news/#!denis_manturov_strategiya_razvitiya_sudostroeniya_do_2035_goda_predusmatrivaet_rost_eksporta_produkcii_pochti_v_2_raza) (дата обращения: 28.05.2020).
27. О внесении изменений в федеральную целевую программу «Развитие гражданской морской техники» на 2009-2016 годы [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://government.ru/docs/7948/> (дата обращения: 29.05.2020).
28. Официальное интернет-представительство президента России. Соповещение о перспективах развития Объединённой судостроительной корпорации [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/18151> (дата обращения: 28.05.2020).

29. Официальный сайт ОСК. Предприятия [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.aosk.ru/companies/> (дата обращения: 08.05.2020).
30. Постановление Правительства РФ от 27.04.2017 № 502 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию» [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <https://base.garant.ru/71667070/> (дата обращения: 30.05.2020).
31. Правительство России. Утверждена Стратегия развития судостроительной промышленности до 2035 года [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://government.ru/docs/38218/> (дата обращения: 10.05.2020).
32. РБК. Правительство утвердило Стратегию развития судостроительной отрасли до 2035 года [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <https://marketing.rbc.ru/articles/11265/> (дата обращения: 27.05.2020).
33. РБК. На начало марта 2020 года на различных стадиях строительства... [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <https://marketing.rbc.ru/articles/11469/> (дата обращения: 27.05.2020).
34. Российская газета. Крыловым завещано [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://rg.ru/2016/06/09/sudostroenie-odin-iz-glavnyh-placdarmov-podema-ekonomiki-rossii.html> (дата обращения: 27.05.2020).
35. Рынок продукции судостроения. Выпуск ВШЭ [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <https://dcenter.hse.ru/data/2018/06/07/1149781053/Рынок%20продукции%20судостроения%202018.pdf> (дата обращения: 10.05.2020).
36. Северо-Западный федеральный округ: особенности и направления регионального развития [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: [https://sziu-lib.ranepa.ru/sajt\\_ibo/vistavki/sevzap.html](https://sziu-lib.ranepa.ru/sajt_ibo/vistavki/sevzap.html) (дата обращения: 08.05.2020).

37. Судостроение.инфо. Российский рынок судостроения в цифрах [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <https://sudostroenie.info/novosti/26426.html> (дата обращения: 08.05.2020).
38. Эксперт. Героям судостроительного труда [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <https://expert.ru/northwest/2016/40/geroyam-sudostroitel'nogo-truda/> (дата обращения: 19.05.2020).