



2050 СОНАР

# КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРИНУЖДЕНИЕ

*Как государство стимулирует спрос на продукцию судостроения.*



«Научно-исследовательский центр проблем интеграции стран-участниц Евразийского экономического союза "Союзный нарратив 2050"»

[www.sonar2050.org](http://www.sonar2050.org)



[expert@sonar2050.org](mailto:expert@sonar2050.org)





[www.sonar2050.org](http://www.sonar2050.org)



Автор доклада — руководитель направления политэкономических исследований Лизан Иван Юрьевич. Тел.: +7-999-714-12-40. E-mail: [lizan@sonar2050.org](mailto:lizan@sonar2050.org). Страница автора: [www.sonar2050.org/authors/ivan-lizan](http://www.sonar2050.org/authors/ivan-lizan)



Шеф-редактор — Уралов Семён Сергеевич. Тел.: +7-916-215-72-02. E-mail: [uralov@sonar2050.org](mailto:uralov@sonar2050.org)



Глава аналитического бюро — Лизан Иван Юрьевич. Тел.: +7-999-714-12-40. E-mail: [lizan@sonar2050.org](mailto:lizan@sonar2050.org)



«Научно-исследовательский центр проблем интеграции стран-участниц Евразийского экономического союза "Союзный нарратив 2050"»



Адрес: Российская Федерация, 143180, Московская область, г. Звенигород, мкр. Прониная, д. 2, офис 12



Директор — Боков Василий Сергеевич. Тел.: +7-916-120-07-08. E-mail: [vb@sonar2050.org](mailto:vb@sonar2050.org)



Telegram: sonar2050



YouTube: sonar2050.org

## Оглавление

Введение .....	4
Россия и мировое судостроение.....	6
Кризис отечественного судостроения .....	10
Восстановительный рост .....	15
Выводы.....	21

## Введение

Минувший 2020 год был<sup>1</sup> крайне успешным для российских верфей: в стоимостном выражении рынок судостроения и кораблестроения вырос на 67 % и достиг 230 млрд рублей, значительно увеличился совокупный тоннаж сданного флота. Сама же Россия вышла<sup>2</sup> на второе место в мире по объёмам судостроения, сместив Китай и уступив традиционному мировому лидеру — Южной Корее.

Достичь таких результатов удалось за счёт завершения работ по долгостроям, поэтому уже в этом году — по мере восстановления мировой экономики — Россия, скорее всего, второе место в рейтинге удержать не сможет. Однако это не отменяет положительных тенденций в развитии отечественного судостроения: на стапелях нет<sup>3</sup> свободных мест, из-за чего бизнес вынужден размещать заказы за пределами России, а отечественные верфи спешно набирают рабочих, предлагая<sup>4</sup> в Санкт-Петербурге зарплаты вдвое выше средних по городу.

Причины возросшего спроса на продукцию российского судостроения кроются в активном развитии Севморпути и внедрении отечественной бюрократией ряда мер по стимулированию спроса на суда, а также принуждению бизнеса к закладке судов на отечественных верфях.

С 1970 по 2018 годы объём мировой морской торговли вырос с 2,5 млрд до 11 млрд тонн, непрерывно растут объёмы погрузочно-разгрузочных работ, выполненных в российских морских портах, — по итогам кризисного 2020 года они составили 820,7 млн тонн, а к 2024 году (по оптимистичному прогнозу) должны вырасти до 1,3 млрд тонн. Внешнеторговый оборот российских портов в стоимостном выражении, по оценке<sup>5</sup> директора департамента маркетинга и продаж ОСК Ильи Пантелеева, по итогам 2018 года превысил 750 млрд долларов.

Россия сделала шаг навстречу к возвращению себе статуса судостроительной державы, однако до возвращения себе статуса морской торговой державы ещё далеко: российские суда ходят по морям под странами «удобного флага», а 40 % мирового морского флота контролируют Греция, Япония и Китай. 23 % морских судов перевезли свыше 71 % всех грузов.

---

*Сразу после распада СССР, в 1992 году, отечественными судами перевозилось только 32 % внешнеторговых грузов, сегодня эта доля не превышает 1–2 %. Ежегодно Россия недополучает порядка 30 млрд долларов — их приходится уплачивать за фрахт судов, которые возят российские грузы, что эквивалентно EBITDA «национального достояния» — корпорации «Газпром» за 2019 год<sup>6</sup>.*

---

В данном исследовании пойдёт речь о том, каковы перспективы России вернуть себе статус морской державы с развитым морским и речным судостроением, а также грузоперевозками под национальным флагом.

---

<sup>1</sup>Судостроительная корпорация. Проекты прошлых лет улучшили показатели российских верфей. // «Коммерсант». 2021. 20 января. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4653641>

<sup>2</sup>Россия — в тройке лидеров по объёмам судостроения. // 1prime.ru. 2020. 14 октября. URL: [https://1prime.ru/state\\_regulation/20201014/832164875.html](https://1prime.ru/state_regulation/20201014/832164875.html)

<sup>3</sup>Бизнес ищет место на стапеле. К чему приведёт бум в судостроении. // «Коммерсант». 2021. 1 января. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4637598>

<sup>4</sup>В Петербурге корабли строить некому: верфи заманивают рабочих зарплатами почти вдвое выше средних по городу. // «Мойка 78». 2021. 17 февраля. URL: <https://moika78.ru/news/2021-02-17/555040-v-peterburge-korabli-stroit-nekomu-verfi-zamanivayut-rabochih-zarplatami-pochti-vdvoe-vyshe-srednih-po-gorodu/>

<sup>5</sup>Цифра, которая изменит рынок. // Журнал АО «ОСК». 2019. URL: <http://magazine.aosk.ru/9/Expert-opinion-Global-development-trend-in-shipbuilding/Digit-That-Will-Change-the-World/>

<sup>6</sup>Выручка «Газпрома» по МСФО в 2019 г. превысит \$120 млрд, EBITDA — около \$30 млрд. // URL: [https://www.finanz.ru/novosti/aktsii/vyruchka-gazproma-po-msfo-v-2019-g-prevysit-\\$120-mlrd-ebitda-okolo-\\$30-mlrd-1028778493](https://www.finanz.ru/novosti/aktsii/vyruchka-gazproma-po-msfo-v-2019-g-prevysit-$120-mlrd-ebitda-okolo-$30-mlrd-1028778493)

- СССР, как и США, никогда не был сильным в сфере гражданского морского судостроения: что для Вашингтона, что для Москвы гражданские морские суда строили их союзники, тогда как сверхдержавы специализировались на строительстве боевых кораблей. При этом советские верфи пропустили первую технологическую революцию в современном судостроении (сборка судов блоками) ещё в конце 1970-х. Вперёд по итогам данной революции вырвались японские верфи, которые захватили рынок сухогрузов и кораблей для перевозки генеральных грузов.
- Распад СССР привёл к утрате контроля над николаевскими крупнотоннажными верфями (они фактически погибли) и разрыву связей со странами СЭВ, которые и обеспечивали Союз морскими судами. Разруха 1990-х и безразличие чиновников в первой половине «нулевых» лишь усугубили проблемы. В это время Россия пропустила ещё две технологические революции: переход к цифровому проектированию и сборке судов большими блоками с уже готовым оснащением. На этом этапе вперёд вырвались южнокорейские судостроители, захватившие рынок нефтяных танкеров, газозовов и контейнеровозов.
- С начала 2000-х стала восходить звезда китайского судостроения: при активной поддержке государства, национализировавшего перевозки сырья в КНР и товаров из КНР, китайские банки стали владельцами огромных флотов, а китайское судостроение, несмотря на технологическое и техническое отставание от южнокорейского, опередило своих конкурентов из страны Восходящего солнца.
- Мировой рынок судостроения захватили страны ЮВА, которые в порыве конкуренции между собой и волн кризиса уничтожили всех своих конкурентов из других стран, загнав их в узкие ниши (ЕС производит круизные лайнеры и высокотехнологичные суда). Далее, с наступлением первой волны мирового финансово-экономического кризиса, на мировом рынке судостроения начали нарастать негативные тенденции: рухнул рынок фрахта, половина вервей осталась баз заказов, конкурентное судопроизводство сконцентрировалось в Азии, где десяток верфей сражаются между собой за заказы со всего мира, соревнуясь в темпах роботизации и автоматизации, а также упражняясь в строительстве кораблей всё большего водоизмещения и всё более узкой специализации.
- Россия на этот праздник жизни опоздала и пропустила всё, что только можно: её морской флот разбежался под флаги удобных государств, а речной флот остался без внимания, остановившиеся в развитии на уровне начала 1980-х годов верфи продолжили устаревать. Все без исключения суда стремительно старели, а безнадежно устаревшие списывались. Судостроение до 2006 года осталось брошенным на произвол невидимой руке рынка.
- Ситуация стала меняться в 2006 году, когда начались работы по созданию Объединённой судостроительной корпорации. В 2007-м ОСК стала собирать судостроительные предприятия. Вскоре последовал гособоронзаказ, который верфи успешно срывали из года в год. Проблемным для отечественной промышленности оказалось даже строительство корпусов судов (15–20 % от стоимости готового корабля), не говоря уже о морском приборостроении и производстве агрегатов.
- Тем не менее верфи обновлялись, а корабли, пусть и с переносами сроков, сдавались ВМС. К 2014 году в морском судостроении России были два драйвера развития: боевые корабли и суда для Арктики. Впрочем, на ВМФ приходилось 90 % заказов ОСК как крупнейшего судостроителя страны. В гражданском секторе морского судостроения ничего принципиально не изменилось, а эффективной мерой господдержки оставалось лишь субсидирование процентных ставок по кредитам. Уже к 2009 году чиновники осознали, что стране нужна новая современная верфь, которая смогла бы строить суда новых классов и практически неограниченного водоизмещения взамен утраченных николаевских верфей. Началось строительство верфи «Звезда» на Дальнем Востоке.
- В речном судостроении к 2011 году начал формироваться новый облик государственной политики в отношении судоходства: для замедления темпов убыли речного флота государство активно поддержало верфи, меры поддержки оказались эффективными, но недостаточными.
- В 2014 году морское судостроение столкнулось с новыми проблемами: санкции и разрыв отношений с Украиной оставили верфи без агрегатов. Началось импортозамещение, которое с переменным успехом продолжается и сегодня. Зато бюрократия получила встряску и осознала, что российское судостроение не вписалось в рынок, а раз так, то тем хуже такому рынку – чиновники осознали, что верфи во всём

мире не могут выжить без активной господдержки. Государство продолжило выдавать верфям «пряники», которых всё время оказывалось недостаточно, но уже взяло в руки «кнут» и принялось переписывать законодательство для национализации флота.

- В качестве меры поддержки речного судостроения в 2017 году ввели утилизационный грант, а с 2019 года начали расчищать крупнейшую водную артерию страны — Волгу — в качестве оздоровления рек и улучшения условий для судоходства.
- В 2016 году запустили первую очередь «Звезды», которая и должна поднять морское судостроение России со дна. Инструментом развития морского гражданского судостроения в руках государства оказались «Роснефть» и «Газпром», а технологическим донором — Samsung. Роснефть сразу же заказала танкеры, на «Звезду» загнали и НОВАТЭК. Верфи выдали субсидии под жёсткие условия локализации производства. Портфель заказов «Звезды» к осени 2019 года вырос до 39 судов с перспективой удвоения.
- С 2019 года начали работать «кнотом»: национализировали перевозки по СМП и работе в Арктике. В ближайшие годы стоит ожидать национализации перевозки углеводородов и иных грузов по СМП (в том числе угля), затем правительство вернётся к реализации намерения национализировать экспорт грузов и обязать компании, которые получают господдержку, экспортировать товары судами под российским флагом.
- Для обновления промыслового флота власть «сломила» традиционный механизм распределения квот на вылов рыбы и краба: квоты обменяли на корабли, которые будут строить на отечественных верфях, а параллельно наращивать переработку рыбы в стране, сдавая в эксплуатацию рыбоперерабатывающие заводы.

## Россия и мировое судостроение

Судостроение в мировом разрезе точно так же подвержено кризисам, как и любые другие отрасли экономики. Примерно раз в 30–50 лет отрасль погружается в кризис, производство сокращается, а по выходу из кризиса происходит смена стран-лидеров. Особенно ярко данная тенденция выражена в гражданском судостроении, у военного судостроения — своя специфика, которой автор коснётся лишь вскользь.

Практически все страны мира можно разделить на две категории: государства с развитым гражданским и военным судостроением.

Военное судостроение отличается своей спецификой. В частности, оно как часть гособоронзаказа, от которого зависит безопасность и обороноспособность страны, не зависит от рыночной конъюнктуры, стабильно и ритмично финансируется в силу того, что заказчиком является государство.

У гражданского судостроения специфика другая: оно развивается в жёстко конкурентной среде, обслуживает заказы бизнеса, что вынуждает оперативно внедрять новые технологии и снижать себестоимость производства, а также крайне зависит от конъюнктуры на товарных рынках и состояния мировой экономики (в кризис потребление природных ресурсов снижается, потребность в судах для перевозки грузов уменьшается, что автоматически приводит к снижению заказов на новые суда и простоя верфей).

---

*США и СССР были странами с развитым военным судостроением: по окончании Второй мировой войны и вплоть до конца холодной войны две сверхдержавы постоянно наращивали потенциал военного судостроения, на пике выпуская до 80 % военных судов в мире<sup>7</sup>. Развитого гражданского судостроения ни у*

---

<sup>7</sup>Судостроение России: Горизонты развития. // Доклад экспертного совета председателя военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ. 2013. URL:<http://www.instrategy.ru/pdf/249.pdf>

США, ни у СССР/России так и не появилось: гражданские суда для США производили их союзники по НАТО и вне НАТО (Япония, Южная Корея и страны Западной Европы), а для СССР — страны СЭВ и Финляндия.

Распад СССР ничего не изменил — 90 % американского судостроения трудится на обеспечение потребностей ВМФ, доля гражданского судостроения минимальна. Единственная рыночная ниша, где американские гражданские верфи чувствуют себя более-менее уверенно, — производство круизных судов. «Большая шестёрка»<sup>8</sup> американских верфей обслуживает исключительно ВМФ.

Совместить в одной стране производство судов для торгового и военно-морского флота крайне сложно, пожалуй, единственные исключения в современном мире — Китай и Япония. Южная Корея как ещё один мировой флагман судостроения производит гражданские суда в силу той специализации, которая была задана ещё в 1970-х военной диктатурой, ориентированной на США и статус основного союзника вне НАТО.

Развить гражданское (не говоря уже о военном) судостроение сложно, для этого требуется совпадение нескольких факторов:

- Наличия развитой металлургии и верфей, консолидированных машиностроительных и приборостроительных компаний, квалифицированных инженеров и конструкторов, а также недорогой рабочей силы либо высоких показателей роботизации.
- Доступного рынка сбыта для судов (либо ёмкого внутреннего рынка, которому необходим импорт ресурсов и экспорт товаров с высокой добавленной стоимостью, либо же наличия ресурсной базы для экспорта сырья судами) — в судах должна быть потребность;
- Понимания законов функционирования мирового рынка судостроения либо наличия политической воли для обхода данных законов.

Удержаться на рынке ещё сложнее: страны Евросоюза выбили из первой десятки мировых кораблестроительных держав, а Япония за 30 лет — с 1970-х по 2000-е — опустилась с первого места в мировой кораблестроительной таблице о рангах до третьей позиции, пропустив вперёд Южную Корею и Китай, которые ведут борьбу за первое место.



Источник: ЮНКТАД

<sup>8</sup>Судостроение США. //Материал из Википедии.URL: [http://wikiredia.ru/wiki/Судостроение США](http://wikiredia.ru/wiki/Судостроение_США)

Как видно из данных ЮНКТАД, в топ-5 по строительству новых судов входят исключительно азиатские государства.

В 2018 году на топ-5 стран приходилось почти 94 % мирового судостроения — остальные страны сражались за оставшиеся после азиатских судостроителей 5 % рынка. Россия входит в топ-20, занимая по итогам 2018 года 17-ю строчку в рейтинге, пропуская вперёд массу стран, включая почти все страны ЕС с выходом к морю (кроме Польши, Греции и Нидерландов).

Также стоит учесть, что Китай и Япония лидируют в производстве сухогрузов (включая балкеры как их разновидность для импорта сырья насыпью), наливных судов, а также контейнеровозов (ключевое судно для экспорта продукции с высокой добавленной стоимостью). Южная Корея специализируется на выпуске газовозов, нефтяных танкеров (контролирует половину мирового производства данных кораблей), контейнеровозов, платформ, специальных кораблей для глубоководного бурения и осваивает производство круизных лайнеров. Наступают южнокорейские производители на пятки своим норвежским и финским конкурентам, осваивая производство круизных лайнеров (впрочем, коронавирус рынок морских круизов уничтожил). Однако Европа сохраняет лидерство в производстве технически сложных и дорогих судов, тех же круизных лайнеров — плавучих городов стоимостью свыше 1 млрд долларов за судно<sup>9</sup>.

На долю балкеров, нефтяных танкеров и контейнеровозов приходится порядка 80 % ежегодных регистровых тонн новых кораблей, они же доминируют в суммарном дедвейте (сумма переменных грузов судна, включая сам груз, топливо, масло, воду, продовольствие и т.д.), занимая долю в 85 %.



Источник: ЮНКТАД

<sup>9</sup>Формула круиза. // Журнал АО «ОСК». 2019. URL: <http://magazine.aosk.ru/Cruise-formula/>



Как видно из графика, с 2000 года количество судов в мире возросло практически по всем категориям, кроме сухогрузов, особенно заметен рост балкеров и нефтеналивных судов — Китаю с 2000 года требовалось всё больше сырья и энергии.

Однако количество новых судов, закладываемых на верфях, снижается, падает количество активных верфей: в 2017 году оно, по сравнению с 2007-м, снизилось на 59 % — темпы роста тоннажа флота значительно превышают рост морских перевозок. В 2018 году в мире существовало около 590 верфей общей производственной мощностью около 45 млн компенсированных брутто-регистрационных тонн, однако заказы получили лишь 150 верфей, средняя загрузка верфей снизилась до 46 %, а на 10 ведущих верфей приходится 57 % всех заказов. 290 из 590 верфей в 2018 году не получили ни одного заказа.

Источник: ОСК



Проще говоря, мировое судостроение находится в предкризисном состоянии из-за замедления темпов роста мировой экономики, производство всё сильнее концентрируется в странах Юго-Восточной Азии, где за счёт автоматизации и эффекта масштаба удаётся снижать издержки, выигрывая в конкуренции с любыми иными мировыми производителями. Однако по итогам 2018 года загрузка корейских верфей составила 80 %, китайских — 38 %, а японских — 27 %, европейские верфи были загружены на 55 %, а средний показатель загрузки верфей в остальных странах мира — 15 %.

Растущая автоматизация производства увеличивает эффективность верфи, снижает издержки и увеличивает производительность предприятия, что, с учётом избытка предложений на рынке судостроения, оборачивается ещё более сильной концентрацией производства на 10 ведущих верфях мира.

Поэтому любое мировое событие, способствующее снижению экономической активности, в частности коронавирус, бьёт по мировому судостроению.

Ещё одна особенность современного судостроения — флотами владеют банки. Крупнейшие флоты мира принадлежат европейским банкам: норвежскому DNB, шведскому Nordea и французскому BNP Paribas. Не отстаёт и китайский финансовый капитал.

На китайские банки, в частности ICBC, China Minsheng Banking Corp., Bank of Communications и China Merchants Bank, приходится около четверти мирового сектора финансирования судоходной отрасли<sup>10</sup>, который она оценивает в 200 млрд долларов в год, т. е. 50 млрд долларов.

<sup>10</sup>Китай намерен стать лидером мирового рынка морских перевозок. // Ведомости. 2017. 26 декабря. URL:<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2017/12/26/746523-kitai-nameren>

Трём крупнейшим лизинговым компаниям Китая — ICBC Financial Leasing, Minsheng Financial Leasing и Bank of Communications Financial Leasing — принадлежат более 800 судов стоимостью 23,6 млрд долларов. Стоимость флота ICBC выросла с 600 млн долларов в 2009 году до 10 млрд долларов в 2017-м. У Minsheng Financial Leasing с 2014 года выросла вдвое и достигла 6 млрд долларов (более 300 кораблей).

**Без развитого банковского сектора создать национальный флот невозможно.**

В то же время в гражданском сегменте мирового судостроения видны следующие тенденции развития.

**Во-первых, растёт тоннаж новых судов, и углубляется их специализация:** крупные и узкоспециализированные суда обходятся дешевле в эксплуатации<sup>11</sup>, позволяют перевозить больше груза, что снижает стоимость его доставки, особенно в таких чувствительных категориях, как руды (половина их стоимости для конечного покупателя — стоимость доставки).

**Во-вторых, внедряются «зелёные» технологии:** топливо с пониженным содержанием серы, суда, использующие в качестве топлива СПГ или метанол. Любой из трёх способов «озеленения» кораблей — переход на новое топливо, установка каталитических нейтрализаторов или использование низкосернистого мазута и дистиллята — неизбежно приведёт к удорожанию как новых судов, так и роста операционных издержек судовладельцев. Экология в судостроении может стать таким же инструментом нерыночной конкурентной борьбы, как и стандарты «Евро» в автопроме, которые позволяют ЕС закрывать свои дороги для грузовиков из Китая и иных стран мира, не успевающих за внедрением разрабатываемых в Евросоюзе стандартов.

**В-третьих, судостроение становится более технологичным:** в производстве используется 3D-печать, верфи автоматизируются и роботизируются (степень автоматизации южнокорейских верфей составляет 70 %, а китайских — 25–30 %), что позволяет снижать себестоимость кораблей, предпринимаются попытки использования композитных материалов, интегрированной электрической тяги и проектирования безбалластных судов<sup>12</sup>.

**В-четвёртых, есть тенденция к цифровизации** как судна, так и среды вокруг него и даже операционной деятельности в судоходстве.

Россия же находится вдалеке от данных технологических трендов, однако пытается заимствовать передовой мировой опыт для развития собственного судостроения.

## Кризис отечественного судостроения

Российское судостроение сформировалось в 1960–1970-х годах, но в 1990-х из-за распада СССР осталось без украинских крупнотоннажных верфей, но смогло в 2014 году вернуть крымские судостроительные и судоремонтные заводы.

Из-за ряда управленческих ошибок в 1970–1980-х годах и разрухи в 1990-х российское судостроение пропустило сразу три технологические революции, которые позволили азиатским странам занять доминирующие позиции на мировом гражданском судостроительном рынке.

**Во-первых, в 1970–1977 годах появились большие горизонтальные построечные места и тяжёлое крановое оборудование,** которые позволили осуществить переход к строительству судов крупными блоками по 500–800 тонн. Данную технологию внедрила Япония, что позволило ускорить строительство и снизить себестоимость.

---

<sup>11</sup>Причины увеличения размеров судов в контейнерном судоходстве.// Международный экономический форум 2009. URL:<https://be5.biz/ekonomika1/r2009/1397.htm>

<sup>12</sup>Судно без балласта. Основы технологии и проекты. //SUDOSTROIENIE.INFO. 2018. 17 февраля. URL:<https://sudostroenie.info/novosti/22101.html>

**Во-вторых, развитие микроэлектроники и переход к CAD-проектированию в середине 1990-х позволили отказаться от плоскостного проектирования и создавать трехмерные модели будущих судов, что значительно упростило проектирование и облегчило сборку кораблей. CAD-проектирование вывело Францию, Великобританию и США в лидеры производства ПО для судостроения.**

**В-третьих, дальнейший рост вычислительных мощностей компьютерной техники и совершенствование сред проектирования сделали возможным проектировать и производить суда блоками с полным насыщением трубопроводами и иными коммуникациями, что позволило, начиная с 2000 года, перейти к строительству судов блоками весом по 2–3 тыс. тонн и полукорпусами до 10 тыс. тонн.**

---

*Всё это привело к изменению философии производства, модернизации существующих верфей и строительству новых уже под блочную сборку судов, которые были спроектированы в 3D, что позволило повысить производительность труда, оптимизировать производственные процессы и уменьшить себестоимость судов, то есть сделать их конкурентоспособными.*

*Отечественные верфи<sup>13</sup> же остановились в своём развитии на уровне конца 1970-х – начала 1980-х годов, а в 1990-х – середине 2000-х, оставшись без заказов и внимания со стороны чиновников, потеряли часть производственных мощностей из-за морального и физического устаревания оборудования. Дополнительно ситуацию усугубил распад производственных цепочек и неконсолидированность предприятий в рамках вертикально-интегрированных компаний.*

---

В этом разрознённом состоянии российское судостроение пребывало до 2007 года, когда государство стало объединять судостроительные предприятия в ОСК — «Объединённую судостроительную корпорацию». ОСК стала системным интегратором отрасли, в том же году была принята Стратегия развития российского судостроения.

ОСК контролирует 80 % производственных мощностей отрасли и от 60 до 80 % доли рынка в стоимостном выражении. Есть и частные верфи, например «Ак-Барс» и «Калашников».

Драйверами для развития судостроения на начальном этапе стали:

1. Обеспечение потребностей ВМФ.
2. Строительство судов ледового плавания и специализированной техники для освоения Арктического шельфа.

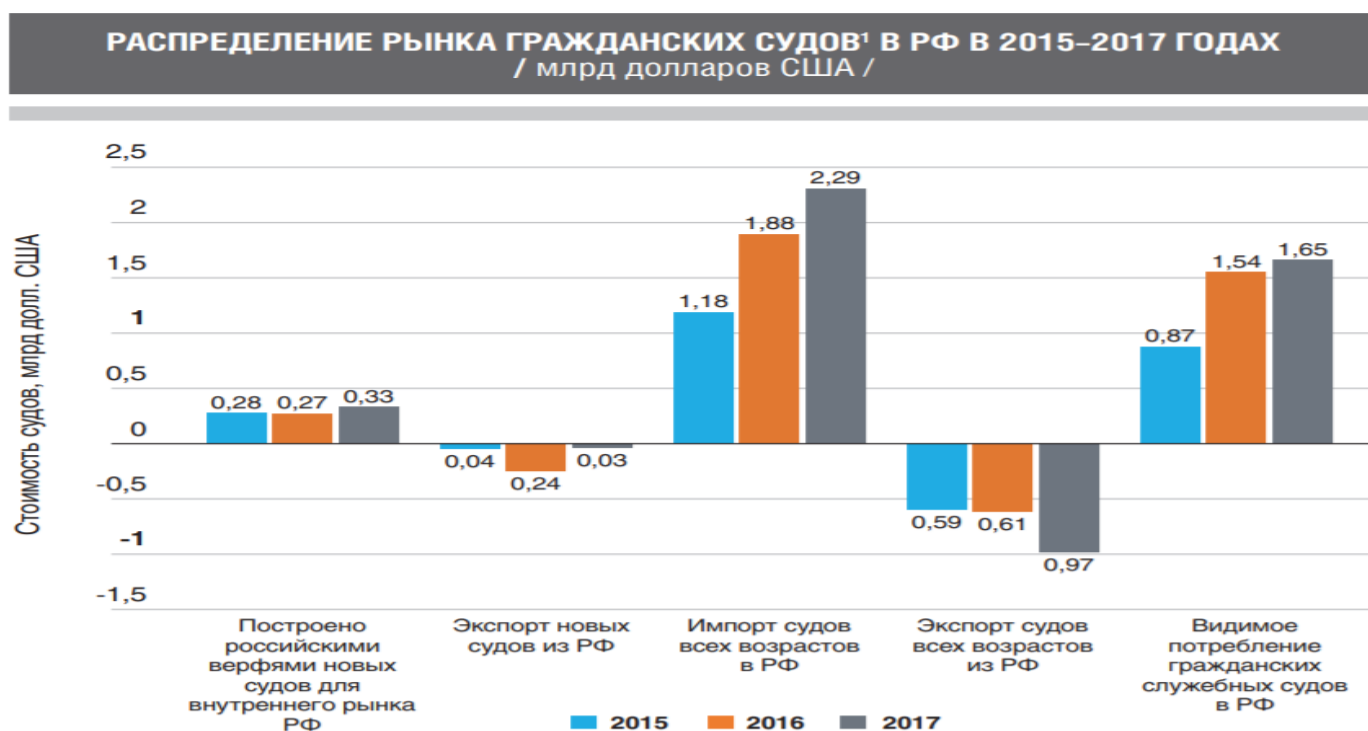
Ключевой же мерой господдержки судостроения с 2008 года стало предоставление российским транспортным компаниям и пароходствам субсидий на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам для судов, построенных в России. Мера поддержки оказалась явно недостаточной — количество судов во всех флотах (морской, речной и озёрный) продолжило стареть и сокращаться, да и в 2008 году началась первая волна мирового финансово-экономического кризиса, проблемы были с исполнением гособоронзаказа.

---

<sup>13</sup>Судостроительные заводы России. // URL:<https://sdelanounas.ru/blogs/29365/>

Наличие морских судов (на конец года, штук)					
	2005	2010	2015	2016	2017
<b>Всего</b>	<b>3574</b>	<b>2779</b>	<b>2760</b>	<b>2744</b>	<b>2718</b>
<b>в том числе:</b>					
нефтеналивные	310	311	430	410	407
наливные прочие	20	22	18	19	18
нефтенавалочные и нефтерудовозы	44	32	24	19	18
рудовозы и навалочные	31	20	13	13	12
для генеральных грузов	811	620	533	516	505
грузопассажирские	9	9	13	15	15
контейнерные, баржевозы, доковые	13	8	10	10	10
рыбопромысловые базы и рыботранспортные суда	84	38	26	24	22
рыболовные	1455	932	843	838	820
пассажирские и пассажирские бескочные	51	47	42	41	39
суда обеспечения, обслуживающие суда	27	36	42	43	49
буксиры	272	312	338	361	370
земснаряды	16	16	14	18	17
ледоколы	26	34	31	33	33
научно-исследовательские	77	73	75	76	74
прочие	328	269	308	308	309

Источник: Росстат



К 2011 году степень износа основных фондов на верфях достигла 50–60 %, а темпы обновления основных фондов не превышали 11 %. В 2012 году приняли программу развития судостроения на 2013–2030 годы, которую планировалось реализовать в три этапа, корректировать её пришлось практически сразу же. В 2013 году в ОСК сменилось руководство — корпорацию раскритиковали за неэффективность, срыв сроков, а также отсутствие успехов в сфере гражданского судостроения — бизнес предпочитал заказывать суда на иностранных верфях. В частности, именно так поступает «Совкомфлот», который регулярно размещает заказы на корейских верфях.

В 2014 году Россия попала под санкции, рубль пришлось девальвировать, что автоматически привело к удорожанию кораблей из-за обилия импортных комплектующих. Заодно пришлось экстренно начинать импортозамещение — суда остались без силовых установок, которые отказалась поставлять Украина.

*Спрос на суда оказался нестабильным, а сроки строительства сдвигались «вправо», финансовые показатели судостроительных компаний стали похожими на синусоиду и колеблются из года в год из-за возросшей себестоимости судов — за почти 30 лет с распада СССР очень сильно пострадало морское приборостроение, из-за чего верфи зачастую производят корпуса, а внутреннее оснащение судна приходится импортировать.*

К 2018 году, по словам главы ОСК Алексея Рахманова<sup>14</sup>, зависимость военного судостроения от импортных поставок близка к нулю, а в гражданском судостроении колеблется до 30 до 70 % в зависимости от судна.

<b>Возрастная структура морских судов (на конец года, в % к итогу)</b>					
	2005	2010	2015	2016	2017
<b>Суда</b>					
до 5	3,1	4,8	8,6	8,2	7,9
6–10	3,6	3,4	5,6	6,4	6,2
11–15	14,1	2,4	3,9	4,3	5,0
16–20	23,7	12,7	5,3	4,2	4,8
21–25	22,0	26,0	17,7	14,7	11,8
26–30	17,4	22,0	24,5	24,7	24,1
более 30	16,1	28,7	34,4	37,5	40,2
<b>Нефтеналивные суда</b>					
до 5	10,6	9,0	19,3	18,8	18,7
6–10	4,5	8,7	8,6	9,5	11,1
11–15	8,1	2,6	5,2	6,8	8,1
16–20	18,7	9,3	5,1	3,7	4,4
21–25	21,0	18,6	15,3	13,2	11,1
26–30	21,0	23,2	17,9	18,0	15,7
более 30	16,1	28,6	28,6	30,0	31,0
<b>Суда для генеральных грузов</b>					
до 5	1,3	4,2	5,1	4,8	4,8
6–10	3,6	2,4	5,9	5,4	5,3
11–15	12,7	1,6	3,6	4,8	5,3
16–20	21,7	12,3	6,6	4,7	5,7
21–25	22,9	27,7	17,8	15,7	11,1
26–30	18,6	22,6	25,9	25,6	25,0
более 30	19,2	29,2	35,1	39,0	42,8
<b>Грузопассажирские, пассажирские и пассажирские бескочные суда</b>					
до 5	-	-	16,4	14,3	18,5
6–10	3,3	-	3,6	8,9	11,1
11–15	16,7	1,8	3,6	1,8	1,9
16–20	33,3	16,0	3,6	5,4	1,9
21–25	26,7	28,6	12,8	8,9	7,4
26–30	10,0	28,6	21,8	21,4	22,2
более 30	10,0	25,0	38,2	39,3	37,0

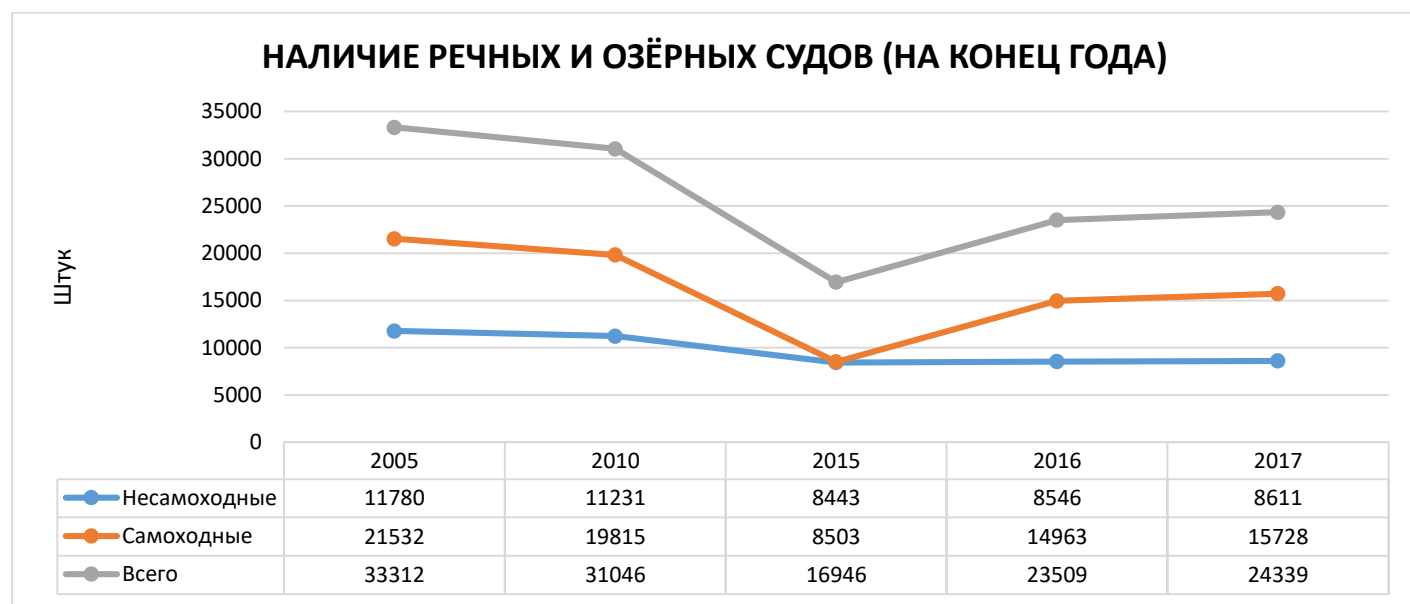
<sup>14</sup>Большое плавание. // Эксперт. 2018. 15 января. URL: <https://expert.ru/expert/2018/03/bolshoe-plavanie/>

Источник: Росстат

Как видно из таблицы, российский морской флот стар: лишь 19 % отечественных кораблей моложе 15 лет, возраст 40 % российских судов перевалил за 30 лет. Самые молодые — нефтеналивные суда, доля кораблей возрастом до 15 лет к 2017 году выросла до 37,9 %, остальные требуют замены. Наиболее печальная ситуация с судами для перевозки генеральных грузов: кораблей возрастом до 15 лет — всего 15,8 %. Доля грузопассажирских и пассажирских судов в возрасте до 15 лет составляет 31,5 %. Средний возраст рыболовных судов в России превышает 30 лет.

**Однако ситуация с морскими судами — лишь полбеда.**

Куда хуже обстоит дело с речным и озёрным флотом. Имевшиеся в 1980 г. 48 000 судов со средним возрастом 14,9 года в 1990 г. превратились в 44 654 судна средним возрастом 18,9 года, в 2000 г. — в 32 334 судна возраста 24,5 года, в марте 2015 г. — в 22 740 судов возраста 33,2 года. Фактически за 35 лет судов стало вдвое меньше, а их средний возраст стал вдвое больше. При этом в 2000-х годах списание достигало 800–1 000 судов в год.



Источник: Росстат

Наиболее драматическим оказалось сокращение сухогрузов<sup>15</sup>: к 2017 году их численность снизилась на 1 250 штук с 20 120 шт. в 2005 году. Почти в два раза сократилась численность буксиров: с 8 529 до 4 258 шт. за 12 лет — с 2005-го по 2017 год. На этом фоне снижение количества пассажирских и грузопассажирских судов на 209 шт. с 1 957 в 2005 году до 1 748 шт. в 2017 году выглядит незначительным колебанием.

<sup>15</sup>Российское речное судостроение в XXI веке. // Cyberleninka.ru. 2015. 15 января. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rossiyskoe-rechnoe-sudostroenie-v-xxi-veke/viewer>

## Возрастная структура речных и озёрных судов по годам выпуска (в % к итогу, на конец года)

	2005	2010	2015	2016
<b>Пассажирские и грузопассажирские суда</b>				
до 1969	38,0	32,7	28,6	25,5
1970–1979	23,5	20,0	17,4	16,9
1980–1989	27,5	25,9	27,2	26,4
1990–1999	7,0	7,6	7,7	7,6
2000–2009	4,0	13,8	12,4	<b>13,8</b>
2010–2015	-	-	6,7	<b>9,8</b>
<b>Сухогрузные грузовые суда</b>				
до 1969	40,9	38,6	33,9	33,7
1970–1979	26,0	25,7	27,2	26,8
1980–1989	29,3	30,6	32,5	32,3
1990–1999	3,4	3,6	4,2	<b>3,9</b>
2000–2009	0,4	1,5	0,5	<b>1,5</b>
2010–2015	-	-	1,7	1,7
неизвестен	-	-	-	-
<b>Наливные грузовые суда — всего</b>				
до 1969	46,1	43,7	31,9	30,2
1970–1979	32,7	33,3	39,5	39,4
1980–1989	16,3	17,8	22,4	23,8
1990–1999	4,6	4,6	3,8	4,2
2000–2009	0,3	0,6	0,3	<b>0,3</b>
2010–2015	-	-	2,1	<b>2,0</b>
неизвестен	-	-	-	-

Источник: Росстат

Всего 23,6 % пассажирских и грузопассажирских речных и озерных судов в России — 20 лет, доля таковых сухогрузов и вовсе ничтожна — 5,4 %, а доля наливных грузовых судов в возрасте до 20 лет колеблется, как сказали бы социологи, на уровне статистической погрешности в 2,3 %.

*Речной и озёрный флот, в отличие от морских судов, нельзя заказать на иностранных верфях или купить в поддержанном виде — подходящие для России речные суда в мире не строят в принципе. Речное судоходство на реках Севера, Сибири и Дальнего Востока зачастую не имеет альтернативы — к середине XX века речной флот обеспечивал 20–25 % перевозок грузов в те регионы страны, куда невыгодно тянуть железную дорогу. К 2017 году средний возраст речных судов достиг 40 лет, а утилизации подлежат свыше 8,8 тыс. судов транспортного флота.*

## Восстановительный рост

Главная проблема отечественного судостроения состоит не в неспособности строить суда или сдавать их в срок — это вполне технические проблемы, которые поддаются решению уже на функционирующих верфях, не говоря уже о судостроительном комплексе «Звезда».

Проблема с судостроительными мощностями и их модернизацией в стране последовательно решается параллельно с продолжающейся консолидацией предприятий отрасли. Промышленные предприятия

судостроительной отрасли в 2018 году более чем в два раза увеличили объёмы инвестиций<sup>16</sup> в основной капитал по сравнению с 2013 годом.

В частности, в конце 2020 года четыре крупнейших предприятия морского судостроения<sup>17</sup> объединили<sup>18</sup> в Корпорацию морского приборостроения (КМП), что позволит перейти от строительства корпусов судов, на которые приходится 15–20 % стоимости всего заказа, к поэтапному повышению доли отечественного оборудования на судах. Восстановлено<sup>19</sup> производство каучука для судостроения.

Верфи модернизируются, а для строительства тех судов, которые в России не производятся, с 2009 года в городе Большой Камень на Дальнем Востоке возводится судостроительный комплекс «Звезда», который по завершении строительства в 2024 году будет способен производить суда практически неограниченного водоизмещения.

Первая очередь позволит строить небольшие по размеру суда снабжения, сейсморазведки, а также арктические танкеры. Вторая очередь позволит строить более тяжелые газовозы, плавучие установки для добычи, хранения и отгрузки нефти, а также любые типы буровых платформ.

Стоимость проекта — 41,7 млрд рублей, начинала его реализацию ещё ОСК в партнёрстве с судостроительным подразделением Daewoo, в 2012 году проект перешёл к «Роснефти» и «Газпромбанку». В 2016-м запустили первую очередь нового проекта. В 2018 году начали строительство второй очереди. Сухой док строит China Communications Construction Company.

Основной владелец и заказчик — «Роснефть», все новые суда для госкорпорации будут строиться на «Звезде». В 2018 году было заключено соглашение с корейской Samsung о передаче компетенций<sup>20</sup> по строительству челночных танкеров<sup>21</sup>.

Верфь будет потреблять 330 тыс. тонн стали ежегодно — больше, чем все остальные верфи России вместе взятые, для чего потребуется построить<sup>22</sup> на Дальнем Востоке металлургический завод, который будет способен производить стальные листы габаритами 20х4 метра, — перевозить сталь подобных размеров по железной дороге невозможно. Завод должны построить к моменту запуска второй очереди верфи. Строительство завода обойдётся<sup>23</sup> в 2,2 млрд долларов.

---

*Ключевая проблема — в том, что рыночными методами обеспечить спрос на суда российской постройки невозможно: избыток неактивных верфей в мире, равно как и возможность купить поддержанное морское судно, делают российский экономический «пряник» куда менее привлекательным по сравнению с корейской*

---

<sup>16</sup>Реалии отечественного судостроения. Изношенность производственных мощностей. // «Морские вести России». 2019. 25 апреля. URL: <http://www.morvesti.ru/news/1679/78358/>

<sup>17</sup>Морское приборостроение объединяют в корпорацию. // «Коммерсант». 2019. 1 октября. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4111042>

<sup>18</sup>Главный по приборам. Приборостроительную корпорацию возглавил Леонид Стругов. // «Коммерсант». 2020. 23 декабря. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4626724>

<sup>19</sup>Юрию Борисову доложили о реанимации производства каучука для судостроения. // SUDOSTROIENIE.INFO. 2020. 6 марта. URL: <https://sudostroenie.info/novosti/29596.html>

<sup>20</sup>Samsung создаст челночные танкеры вместе со «Звездой». // РБК. 2019. 4 сентября. URL: <https://www.rbc.ru/business/04/09/2019/5d6f79499a79476327fb63bc>

<sup>21</sup>Морской форум Украины. // URL: <https://maritimeforum.net/>

<sup>22</sup>Сечин назвал сроки постройки металлургического комплекса для «Звезды». // РБК. 2019. 8 сентября. URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5d74ec589a7947bd5005b84d>

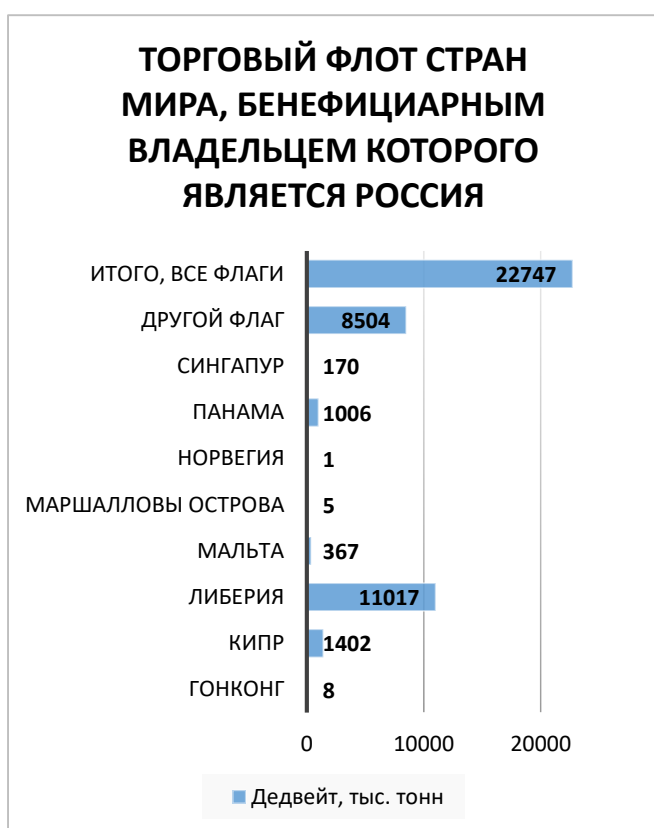
<sup>23</sup>У «Звезды» прокатил металл. «Роснефть» добилась создания метзавода в Приморье. // «Коммерсант». 2020. 26 ноября. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4585695>



«конфетой». А если экономический «пряник» не работает, то власть рано или поздно прибегнет к помощи политического «кнута». Собственно, это она и сделала.

Обеспечить спрос на суда власть пытается двумя способами: национализировать грузоперевозки и заставить строить суда в России.

Начнём с «кнута», то есть принуждения российских компаний переводить суда под российский флаг. Пока же суда, владельцами которых является российский бизнес, ходят по морю под флагами удобных стран, а не российским триколором.



Источник: ЮНКТАД

Только у государственного «Совкомфлота» свыше 130 судов зарегистрированы на Кипре и в Либерии, включая все 65 нефтяных танкеров.

Препятствуют привлечению судов в отечественный реестр две фундаментальные проблемы:

1. Сложность и забюрократизированность процедуры регистрации, а также более высокие требования к судам, зарегистрированным под российским флагом, — выше налоги на оплату труда, а также приходится соблюдать двойные — внутренние и международные — требования по безопасности.
2. Привлечение иностранных кредитных ресурсов при постройке судов на иностранных верфях — банки страхуют риски и выдвигают в качестве требования регистрацию кораблей в странах открытой регистрации.

Поэтому для успешной национализации флота необходимо упростить процедуру перерегистрации, снять часть излишних требований, а также снизить стоимость кредитов от российских банков для строительства судов

на российских верфях и существенно нарастить активность по кредитованию заказчиков судов.

С 1 января 2019 года вступил в силу закон о приоритете российского флага на Севморпути — за судами под флагом РФ закреплено<sup>24</sup> исключительное право по перевозке грузов, погруженных в акватории Севморпути.

Кроме того, правительство планирует заставить нефте- и газодобывающие компании перевозить нефть и газ на судах под российским флагом — поручение о необходимости проработки до 15 апреля 2020 года соответствующего вопроса дал вице-премьер Юрий Борисов.

В январе 2019 года правительство предлагало (но мера пока не принята) обязать госструктуры и все компании, получающие господдержку, экспортировать до 50 % грузов судами под российским флагом (вместо текущих 2 % грузов). Эксперты инициативу для экспортёров поддержали, однако указали, что при оптимистичном варианте развития событий за пять лет удастся выйти на показатель в 25 %, а не 50 %.

Практика «национализации флота», понятное дело, является протекционистской, но не чрезвычайной — именно так нарастил экспорт собственными судами Китай.

<sup>24</sup>В России вводится приоритет российского флага на Севморпути. // «Российская газета». 2017. 30 декабря. URL: <https://rg.ru/2017/12/30/v-rossii-vvoditsia-prioritet-rossijskogo-flaga-na-sevmorputi.html>

Однако даже нефтегазовые компании уже столкнулись с проблемами нехватки судов под российским флагом. Отсрочку в Арктике получил НОВАТЭК: 26 танкеров компании получили<sup>25</sup> право возить СПГ и газовый конденсат по СМП под иностранным флагом до 2044 года, а другим судам, которые зафрахтует компания, — возить СПГ и конденсат из Сабетты до конца 2021 года. Об отсрочке осенью 2019 года попросил<sup>26</sup> и «Газпром».

---

*Впрочем, лиха беда начало: правительство взяло курс на национализацию морских грузоперевозок, начав с СМП, далее требования расширятся на экспорт углеводородов, а затем и на остальной экспорт, осуществляемый компаниями, получающими господдержку. Главное, чтобы политика проводилась последовательно, а вопросы сроков и исключений будут решаться в индивидуальном порядке.*

---

Теперь стоит поговорить о «прянике» — льготах для тех, кому предстоит возглавить морскую национализацию. Основную нагрузку по строительству новых судов понесёт дальневосточная «Звезда».

Портфель заказов верфи к середине осени 2019 года вырос до 39 судов<sup>27</sup>: 25 заказала «Роснефть», восемь — «Совкомфлот», пять заказал «Газпром», еще одно — «Росморпорт». По данным «Коммерсанта», «Совкомфлот» также заключил контракт на пилотный газовоз для «Арктик СПГ-2» НОВАТЭКа.

«Звезда» получила 22 млрд рублей субсидий на строительство газовозов для НОВАТЭКа, но деньги выделили под жёсткие условия. Правительство требует от верфи освоить создание газовозов, которые никогда в России не производились, и выдвигает особые требования по локализации производства. **Если для первых пяти судов разрешено, среди прочего, выполнить за рубежом (технологический партнер верфи — южнокорейская Samsung Heavy Industries) работы по резке стали, изготовлению плоскостных и криволинейных секций и монтажу трубопроводных систем, то последние пять СПГ-танкеров должны быть полностью построены в России.**

Кроме того, правительство может потребовать вернуть субсидию в случае срыва срока сдачи СПГ-танкера по вине «Звезды».

В случае, если «Звезда» действительно сможет самостоятельно строить газовозы к 2025 году, верфь может получить заказ ещё на 35 штук: НОВАТЭК к 2030 году планировал получить 67 газовозов Arc7 для обслуживания своих проектов. Однако в декабре 2019 года глава НОВАТЭК Михельсон написал письмо<sup>28</sup> президенту Путину с просьбой разрешить заказать 10 судов за границей из-за риска того, что «Звезда» не успеет построить газовозы к запуску проекта «Обский СПГ» в 2023 году. Информации об удовлетворении ходатайства пока нет.

С газовозами, к слову, вышла очень поучительная история. В конце декабря 2013 года, в разгар Евромайдана, когда Украина получила от России кредит в 3 млрд долларов, который до сих пор не выплатила, вице-премьер Украины Юрий Бойко сообщил<sup>29</sup>, что Россия планирует разместить на николаевских верфях (принадлежат ныне попавшему под санкции украинскому олигарху российского происхождения Вадиму Новинскому) заказ на строительство 15 газовозов стоимостью 4 млрд долларов. Теперь, спустя почти семь лет, данные суда построят на Дальнем Востоке, а от николаевских крупнотоннажных верфей почти ничего не осталось — их территорию постепенно отдают под застройку. Стоимость судна, к слову, выросла с предполагаемых 200 млн долларов в

---

<sup>25</sup> Все флаги в гости к НОВАТЭКу. // «Коммерсант». 2019. 19 марта. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3916125>

<sup>26</sup> «Газпром» попросил исключений для судов под иностранным флагом в Арктике. // РБК. 2019. 30 октября. URL: <https://www.rbc.ru/business/30/10/2019/5db82aee9a7947de9ddce3b8>

<sup>27</sup> Суперверфь «Звезда» в третий раз расторгла контракты с подрядчиком. // РБК. 2019. 4 сентября. URL: <https://www.rbc.ru/business/04/09/2019/5d6cf9dd9a7947faa1e3b731>

<sup>28</sup> СМИ узнали о письме Михельсона Путину по покупке газовозов за рубежом. // РБК. 2019. 19 декабря. URL: <https://www.rbc.ru/business/19/12/2019/5dfb1bd69a7947763a649ca6>

<sup>29</sup> Николаевские предприятия построят для России газовозы на \$4 млрд. // «Минфин». 2013. 21 декабря. URL: <https://minfin.com.ua/2013/12/21/850746/>

2013 году до реальных 330 млн долларов в 2019-м, зато 5 млрд долларов, которые НОВАТЭКу выделил ВЭБ, будут освоены российскими судостроителями.

---

*Не менее интересен пример принуждения рыбо- и краболовов к обновлению флота. Для этого пришлось отказаться от «исторического» принципа распределения квот на вылов рыбы и краба — иначе заставить бизнес к закладке новых судов не получилось бы — и перейти к распределению половины объёма квот на аукционе с обязательствами компаний заказать суда на российских верфях. Государство фактически обменяло квоты на корабли.*

---

Средний возраст рыболовного флота в России приближается к 40 годам, доля отечественных судов в российском промысловом флоте не превышает 20 %. В Мурманской области рыбопромысловые компании в 2014–2015 годах построили всего три судна<sup>30</sup>. Построенные за границей суда становятся «незаходными».

Всего к началу 2020 года было законтрактовано<sup>31</sup> 43 новых рыбопромысловых судна общей стоимостью свыше 166 млрд рублей. Росрыболовство рассчитывает, что благодаря программе инвестиционных квот удастся обновить около 65 % мощностей рыболовного флота в Северном бассейне и свыше 40 % — на Дальнем Востоке, а также увеличить мощность промыслового флота в два раза.

---

*Объём инвестиций в развитие рыбной отрасли составит около 187 млрд рублей: почти 90 % средств (166 млрд рублей) вкладывается в строительство рыбопромысловых судов (18 — для Дальневосточного бассейна и 25 — для Северного), 21 млрд рублей рыбаки планируют вложить в строительство перерабатывающих заводов (14 — на Дальнем Востоке, 11 — на Севере).*

---

Четверть от общего количества законтрактованных рыболовных судов построят на Адмиралтейских верфях, на первых судах будет очень большое количество иностранного оборудования, долю которого планируют снижать по мере локализации и импортозамещения производства.

---

*Кроме того, построят 35 краболовов, 16 из которых сдадут Находкинский судоремонтный завод, «Восточная верфь» и Хабаровский судостроительный завод. Заказчикам же компенсируют 20 % цены судна<sup>32</sup> без учёта НДС, или около 340 млн рублей за каждое судно.*

---

С пассажирскими судами дело обстоит значительно сложнее: централизованного заказа на них, в отличие от танкеров и газозовов с промысловыми судами, нет. Тем не менее только Севастополь планирует<sup>33</sup> к середине 2021 года получить пять катеров и два паромы стоимостью 2,3 млрд рублей.

---

<sup>30</sup>Возраст рыболовецких судов в Арктике приближается к 30 годам. // ТАСС. 2017. 21 марта. URL: <https://tass.ru/arktika-segodnya/4113009>

<sup>31</sup>Рыболовный оплот. Как РРПК модернизирует свой флот. // «Коммерсант». 2020. 23 января. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4207628>

<sup>32</sup>Российские крабодобывающие компании готовы строить флот на родине при поддержке властей. // ТАСС. 2020. 14 февраля. URL: <https://tass.ru/ekonomika/7761393>

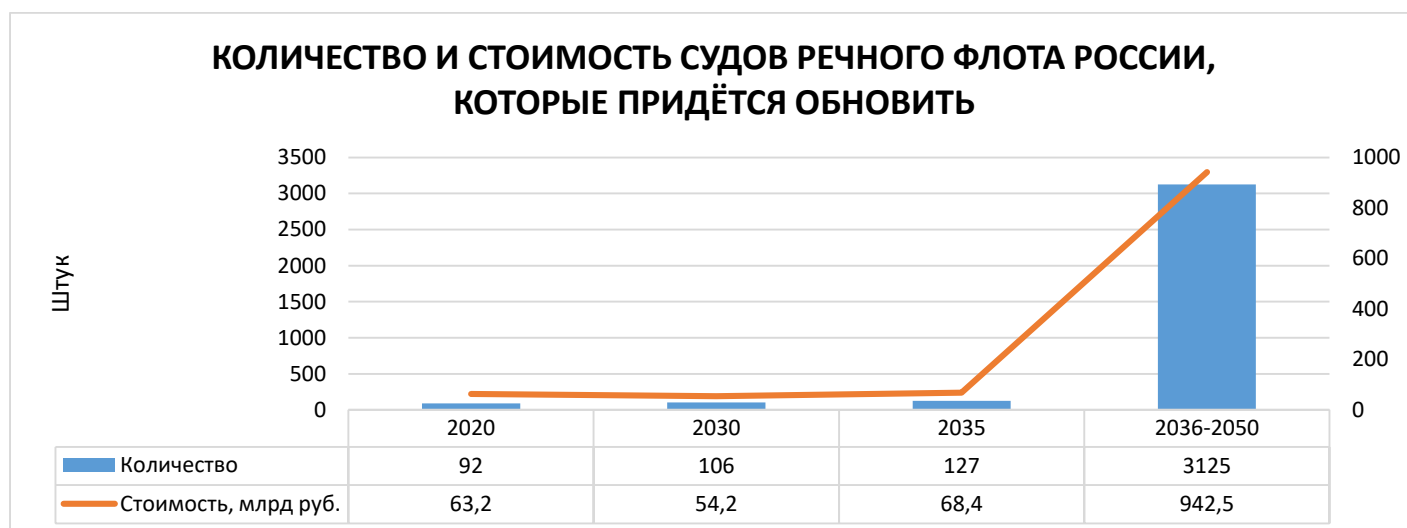
<sup>33</sup>Катер к причалу. Севастополь расширит сеть морского пассажирского транспорта. // «Российская газета». 2020. 11 февраля. URL: <https://rg.ru/2020/02/11/reg-ufo/sevastopol-rasshirit-set-morskogo-passazhirskogo-transporta.html>

Деградацию речного флота замедлить в 2011–2014 годах, когда заработал закон о поддержке судоходства и судостроения. С 2000-го по 2015 год было построено<sup>34</sup> около 2,5 тыс. судов и катеров всех видов, что позволило несколько замедлить темпы убыли флота.

Для поддержки речного судостроения с 2011 года государство освободило речные верфи от уплаты ряда налогов, таможенных пошлин на импортное оборудование, которое не производится в России, стало компенсировать 2/3 процентной ставки по кредиту, если судно построено для российской компании на российской верфи.

В 2017 году ввели<sup>35</sup> дополнительную меру поддержки — аналог распространённого в гражданской сфере trade-in — утилизационный грант: государство возмещает 15 % стоимости нового пассажирского судна и 10 % стоимости остальных судов при утилизации старых кораблей. При этом утилизируемое судно должно быть зарегистрировано в России, последние пять лет ходить под российским флагом, а новый корабль должен быть построен в РФ.

Тем не менее средний возраст волжских судов — 40 лет. Чтобы заменить хотя бы половину из подлежащих утилизации 8,8 тыс. речных судов, потребуются темпы строительства в 342 судна в год при текущих 89.



Источник: ОСК

В качестве меры по наращиванию судостроительных мощностей для речного флота в г. Череповце Вологодской области строится верфь 4-го класса<sup>36</sup>, впрочем, верфь сможет строить в год не более пяти судов.

Кроме того, провели реконструкцию и строительство гидросооружений. В рамках нацпроекта «Экология» до конца 2024 года планируется<sup>37</sup> поднять со дна Волги 95 затонувших судов, углубить дно не менее 281 км

<sup>34</sup>Российское речное судостроение в XXI веке. // Cyberleninka.ru. 2015. 15 января. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rossiyskoe-rechnoe-sudostroenie-v-xxi-veke/viewer>

<sup>35</sup>Судовому гранту закрутили гайки. Правительство изменило правила его получения.// «Коммерсант». 2020. 11 февраля. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4250835>

<sup>36</sup>Из реки в море. В Вологодской области начали возводить уникальный судостроительный завод. // «Российская газета». 2019. 17 сентября. URL: <https://rg.ru/2019/09/17/reg-szfo/v-vologodskoj-oblasti-postroi-at-unikalnyj-sudostroitelnyj-zavod.html>

<sup>37</sup>Почти 100 судов планируют поднять со дна Волги до конца 2024 года в рамках её очистки.// ТАСС. 2019. 11 февраля. URL: <https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6100150>

каналов, чтобы обеспечить<sup>38</sup> гарантированную глубину судового хода не менее 4 м. Аналогичную работу власти намерены провести на Дальнем Востоке<sup>39</sup>. Это позволит не только улучшить экологическое состояние рек, но и облегчить судоходство.

## Выводы

Несмотря на очевидные успехи отечественного судостроения, ряд проблем остаются без решения:

1. Большая часть российского флота зарегистрирована под «удобным флагом» и не спешит регистрироваться в России из-за лизинговых ограничений, вызванных покупкой судов на деньги иностранных банков, требующих регистрации судов под «удобным флагом» и излишней бюрократизации.
2. Судостроение технически деградировало и строит не столько суда, сколько корпуса. Несмотря на создание корпорации морского судостроения, первые итоги её работы можно будет оценить через несколько лет, но производство узлов, агрегатов и оснащения для судов нужно ускоренно локализовывать в России.
3. Верфям и флотам не хватает денег — только для обновления речного флота потребуется свыше 1 трлн рублей — и специалистов, однако в стране не принята программа по привлечению специалистов с Украины, где судостроение исчезло. Необходимо увеличивать объёмы кредитования судовладельцев, развивать институт лизинга, привлекать специалистов из Украины, готовить отечественные кадры.
4. Меры поддержки отрасли необходимо наращивать, возможно, с использованием любимого инструмента власти — налогового вычета.

В целом, с 2006 года государственная политика в отношении судостроения претерпела серьёзные метаморфозы и стала более осознанной, приобрела последовательность и гибкость: НОВАТЭК получил право перевозить СПГ и газовый конденсат из Арктики судами под иностранным флагом исключительно из-за подписанных долгосрочных контрактов с иностранцами, но не возможность продолжать строить суда на иностранных верфях. Власть идёт на компромиссы с бизнесом, но стратегический курс оставляет без перемен.

Удастся ли к 2035 году загрузить верфи на 80 %, а долю отечественных составляющих в стоимости конечной продукции довести до 75 %, неясно. Но при сохранении повышенного внимания к судостроению со стороны профильного вице-преьера и лично президента, а также комбинировании экономических «пряников» и политического «кнута» шансы на достижение заданных целей куда выше, чем были бы 13 лет назад, когда к реформированию судостроения лишь приступали.

---

<sup>38</sup>О развитии водохозяйственного комплекса в бассейне реки Волги. // Правительство Российской Федерации. 2019. 30 августа. URL:<http://government.ru/news/37745/>

<sup>39</sup>Дальневосточные акватории очистят от затонувших судов. // «Российская газета». 2020. 20 февраля. URL:<https://rg.ru/2020/02/20/dalnevostochnye-akvatorii-ochistiat-ot-zatonuvshih-sudov.html>

# 2050 SONAR

Союз  
Россия  
Беларусь  
Фабрика смыслов  
Нарратив  
Кооперация  
Интеграция  
Политэкономика  
Идентичность  
Будущее  
Прогноз  
Анализ  
Оборонеспособность  
Наука и техника  
Промышленность  
Культура  
Точки роста

«Научно-исследовательский центр проблем интеграции стран-участниц Евразийского экономического союза "Союзный нарратив 2050"»

Российская Федерация, 143180, Московская область, г. Звенигород, мкр. Пронина, д. 2, офис 12

Директор — Боков Василий Сергеевич. Тел.: 8-916-120-07-08. E-mail: vb@sonar2050.org

Шеф-редактор — Уралов Семён Сергеевич. Тел.: 8-916-215-72-02. E-mail: uralov@sonar2050.org

Глава аналитического бюро — Лизан Иван Юрьевич. Тел.: 8-999-714-12-40. E-mail: lizan@sonar2050.org

