



ВНЕШЭКОНОМБАНК

ГОСУДАРСТВЕННАЯ КОРПОРАЦИЯ
«БАНК РАЗВИТИЯ И ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ (ВНЕШЭКОНОМБАНК)»

Департамент
стратегического анализа и разработок

**СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ
РОССИЙСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ**

Ноябрь 2011 года

Структура судостроительной промышленности

Судостроительная промышленность Российской Федерации представлена широким кругом предприятий и организаций, среди которых:

- судостроительные и судоремонтные предприятия;
- предприятия судового машиностроения и морского приборостроения;
- электромонтажные предприятий;
- научно-исследовательских и проектно-конструкторских организаций, обеспечивающих создание (исследования, проектирование, строительство, техническое сопровождение, модернизацию, ремонт и утилизацию) кораблей, судов и плавсооружений, комплектующего оборудования для них, приборной техники, радиоэлектронного вооружения и оружия для обеспечения ВМФ;
- морские части ФСБ;
- транспортный морской и речной, пассажирский, рыболовный и вспомогательный флота;
- предприятия топливного комплекса, ведущих добычу углеводородного и другого сырья на морском шельфе.

Отрасль также является поставщиком техники военного и гражданского назначения на экспорт.

Основные сегменты продукции судостроительной промышленности России и местоположение верфей, осуществляющих строительство судов, приведены в таблице.

Название сегмента	Основной источник пополнения флота
Военные корабли*	Отечественные верфи
Морские транспортные суда	Преимущественно зарубежные верфи
Речные транспортные суда	Отечественные верфи
Речные суда и суда смешанного плавания (море-река)	Отечественные верфи
Научно-исследовательские суда	Отечественные верфи
Вспомогательные суда	Отечественные верфи
Суда и средства освоения шельфа	Отечественные и зарубежные верфи
Рыболовный флот	Отечественные и зарубежные верфи

* Построенные в рамках государственного оборонного заказа или по программам военно-технического сотрудничества (экспорт военной продукции)

Источник: Судостроительная промышленность России 2010-2012 гг. Информационное агентство INFOline.

Судостроение объективно относится к отраслям, обладающим **большим научно-техническим и производственным потенциалом**. При этом характерными особенностями отрасли являются высокая наукоемкость кораблей и судов, длительность циклов разработки и постройки, высокая капиталоемкость продукции отрасли.

Кроме того, судостроение аккумулирует в своей продукции достижения большого числа отраслей промышленности (металлургии, машиностроения, электроники и др.). Таким образом, развитие морских и судостроительных технологий способно оказать значительное влияние на **развитие технологий в смежных отраслях промышленности и стимулировать модернизацию и развитие этих отраслей в целом**. Создание одного рабочего места в судостроении, по оценке специалистов, влечет за собой появление 4-5 рабочих мест в смежных отраслях.

В судостроительной промышленности значительную роль играют предприятия, находящиеся в **государственной собственности**. На этих предприятиях преимущественно производится военная продукция – подводные лодки, боевые надводные корабли и катера, вспомогательные суда.

Региональная структура судостроения характеризуется высоким уровнем территориальной неравномерности. Основная часть производственных фондов отрасли сконцентрирована на территории Северо-Западного федерального округа, что объясняется географической близостью к Балтийскому морю.

Здесь сосредоточен основной научно-технический и производственный потенциал судостроения:

- ОАО «Балтийский завод»;
- ОАО «Адмиралтейские верфи»;
- ОАО «Судостроительный завод «Северная верфь»;
- ОАО «ПО «Севмаш»;
- ОАО «ЦС «Звездочка» и др. предприятия.

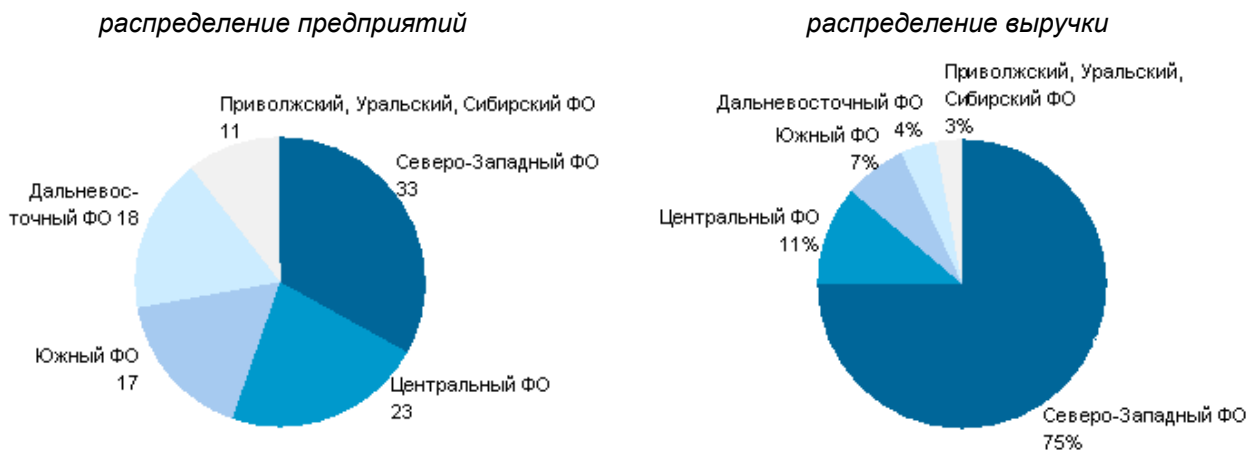
Они обеспечивают выполнение более 80% НИОКР и свыше 70% промышленного производства отечественного судостроения. Здесь также сосредоточен основной экспортный потенциал судостроения.

Крупные судостроительные предприятия находятся также на Дальнем Востоке, в наиболее теплых районах Северного Ледовитого океана:

- ОАО «Амурский судостроительный завод»;
- ОАО «Хабаровский судостроительный завод»
- и др. предприятия.

Кроме того, большое количество меньших по величине и производительности предприятий расположено в бассейне реки Волга, особенно в Ярославской, Нижегородской и Астраханской областях, республике Татарстан.

Распределение выручки предприятий и количества предприятий отрасли по регионам (по данным за 2008 г.)



Источник: СПАРК

Проблемы развития отрасли

Реализацию потенциала развития российской судостроительной промышленности ограничивает ряд серьезных проблем, среди которых:

- ориентированность на выпуск военной продукции и, соответственно, отставание в сфере гражданского судостроения;
- высокий уровень физического и морального износа основных фондов, устаревшие технологические и проектные решения и острая проблема с квалифицированными кадрами;

- менее благоприятные по сравнению с зарубежными верфями условия финансирования реализации проектов по строительству судов, а также высокий уровень налоговой и таможенной нагрузки.

Ориентированность на военную продукцию.

Исторически сложилось так, что на территории России гражданское судостроение было развито слабо. Пополнение гражданского флота в основном обеспечивалось судостроительными заводами Украины, Польши, ГДР, Финляндии и других стран.

Поэтому в настоящее время большая часть российского судостроения представляет собой совокупность предприятий, традиционно ориентированных на военное кораблестроение. В результате, российское гражданское судостроение является продукцией не специализированных предприятий, а универсальных, с отсталой, как правило, производственной базой.

Кроме того, загрузку основных конструкторских бюро на 70-90% обеспечивает работа по государственному оборонному заказу, в то время как строительство гражданских судов осуществляется преимущественно по зарубежным проектам.

В части **гражданского судостроения** отрасль способна удовлетворить потребности в малотоннажных и среднетоннажных судах практически всех классов. Но в сегменте крупнотоннажных судов есть серьезные проблемы.

Разработчики шельфовых месторождений, а также ведущие российские транспортные компании (ОАО «Совкомфлот», ОАО «Приморское морское пароходство», и др.) испытывают потребность в судах с водоизмещением более 100 тыс. тонн, таких как танкеры, химовозы, газовозы.

Однако в России пока нет ни одного судостроительного комплекса для строительства транспортных судов водоизмещением более 100 тыс. тонн. Верфи для производства таких транспортных судов только заложены и по самым оптимистичным оценкам будут вводиться в эксплуатацию не раньше 2012 г. Из-за отсутствия соответствующих мощностей в России спрос на крупнотоннажные суда удовлетворяется иностранными судопроизводителями.

Основные фонды и кадровое обеспечение

Состояние основных фондов, особенно их активной части, **не соответствует современным требованиям** по производительности, надежности, способности функционировать в современной информационной среде.

Активная часть основных производственных фондов в судостроении имеет износ около 70%. И это касается не только основных предприятий-производителей конечной продукции, но и предприятий-смежников, поставляющих комплектующие изделия и оборудование. В целом основное технологическое оборудование предприятий отрасли, в том числе машиностроительное и приборостроительное, устарело морально и физически. **Производственное оборудование, возраст которого превышает 20 лет, в общем парке станочного оборудования составляет 65%.**

В результате практически все более или менее сложное судовое комплектующее оборудование сейчас импортируется, а **основу российского экспорта продукции гражданского судостроения составляют корпуса судов.**

В некоторых узких областях, например, производство скоростных судов, технологическое отставание ставит под угрозу само существование такой судостроительной области в России.

Разработка новых конкурентоспособных на мировом рынке проектов кораблей и судов и их оборудования, а также новых проектов конкурентоспособной высокоэкономичной морской техники гражданского назначения требует масштабного обновления **стендовой испытательной базы проектных и научно-технических организаций отрасли.**

Существенно отстает общий уровень технологии и организации работ по сравнению с зарубежными передовыми предприятиями. В результате **удельная трудоемкость производства в российском судостроении в 3-5 раз выше, чем за рубежом, а продолжительность постройки судов в 2-2,5 раза больше.**

Ситуация с кадровым составом на многих предприятиях отрасли находится на критическом уровне. Сокращение производства в начале 90-х годов и низкая заработная плата привели к

невосполнимой утрате кадрового потенциала. При этом сокращение численности происходило, в основном, за счет ухода молодых и перспективных работников в возрасте до 30–40 лет. Отсутствие молодых кадров нарушает преемственность поколений – эта цепочка на подавляющем числе предприятий уже разорвана.

Финансирование инвестиционных проектов

Проблема финансирования крупных долгосрочных инвестиционных проектов связана с особенностями российского налогового законодательства и отсутствием полноценной финансовой инфраструктуры гражданского судостроения.

Существующая система финансирования цикла строительства судов ставит российские предприятия в худшие финансово-экономические условия по сравнению с зарубежными компаниями. Условия финансирования строительства судов в России и за рубежом сравниваются в таблице.

Параметр	Россия	За рубежом
Процентная ставка по кредиту	более 10%	Libor + 0.3-2% (не более 10%)
Срок погашения кредита	5-7 лет	10-15 лет
Необходимый объем собственных средств	не менее 35-50% стоимости судна	не менее 20% стоимости судна
Дотации	отсутствуют	до 30% стоимости судна
Налоги и пошлины	до 25% стоимости судна	до 12% стоимости судна

Источник: Минпромторг России, Информационное агентство INFOLine

Сроки предоставления кредитов российскими банками не достаточен для окупаемости судна. Стоимость кредитных средств и отсутствие налоговых льгот не позволяет проекту выйти на рентабельный уровень.

Кроме того, большая часть финансирования строительства судна в России идет на закупку импортного оборудования (60-70% цены судна). Поставка этого оборудования облагается не только НДС, но и таможенной пошлиной, что в дополнение к стоимости кредитования еще удорожает строительство.

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ

Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2030 г.

Стратегия была разработана в 2006 г. и предусматривает реализацию мероприятий, направленных на повышение конкурентоспособности российских судостроительных предприятий на внутреннем и внешних рынках, а также их переориентацию на строительство высокотехнологичных судов, в том числе платформ, танкеров ледового класса и газозовов для освоения шельфовых месторождений углеводородного сырья, рост потребности в которых ожидается в ближайшей перспективе.

Основные направления Стратегии предусматривают:

- законодательное и нормативно-правовое обеспечение развития судостроения;
- развитие научно-технического потенциала, комплексную модернизацию и техническое перевооружение отрасли;
- структурные преобразования и оптимизацию производственного потенциала отрасли.

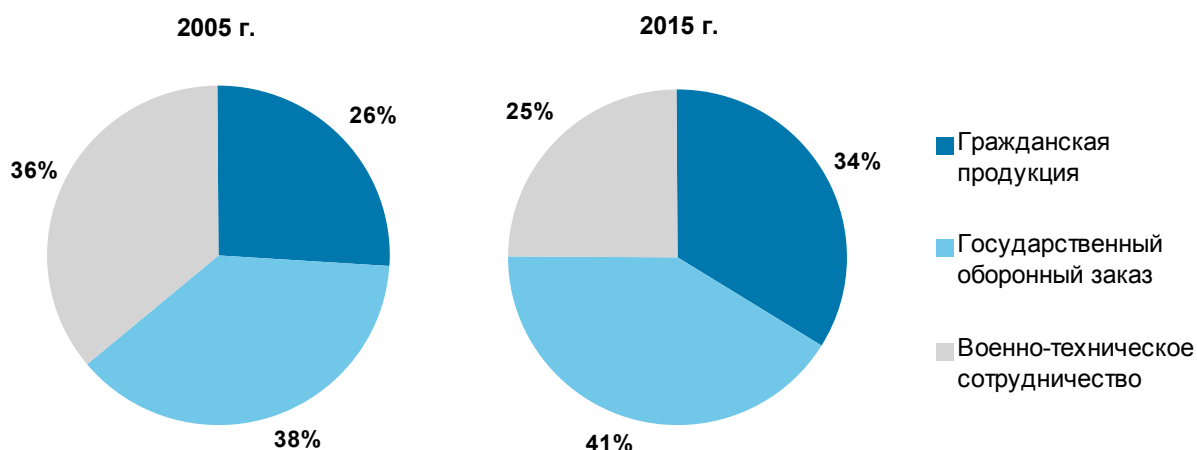
Основными планируемыми **качественными результатами** реализации Стратегии должны стать:

- обеспечение потребности российских военно-морских сил в надводных и подводных кораблях;
- сохранение позиций на мировом рынке военной продукции судостроения;

- обеспечение потребностей российской экономики в судах, необходимых для обновления речного, морского и рыболовного флота;
- увеличение экспорта гражданской продукции судостроительной отрасли и изменение его структуры за счет перехода от строительства корпусов судов к их комплексному оснащению судовым оборудованием.

Основными **количественными результатами** реализации Стратегии должны стать увеличение доли гражданской продукции и рост общего выпуска продукции судостроения к 2015 г. в два раза по сравнению с 2006 г.

Структура выпуска продукции судостроения в России



Источник: Минпромторг России

Увеличению объемов производства судостроительной промышленности будут способствовать **сохранение исторически сильных позиций** российских судостроительных предприятий в сегменте строительства военных судов, ледоколов, уникальных судов (в том числе плавучих АЭС), а также **рост государственного оборонного заказа и увеличения финансирования** ряда федеральных целевых программ¹.

В соответствии со Стратегией в 2007 г. было начато формирование **ОАО «Объединенная судостроительная корпорация»**. ОАО «ОСК» является интегрированной управленческой структурой. По состоянию на октябрь 2011 г. корпорация включает в себя 34 компании, среди которых проектно-конструкторские бюро, судостроительные и судоремонтные предприятия (подробнее организационную структуру корпорации см. в Приложении).

Важными документами для развития отрасли являются также **Государственная программа вооружений и федеральная целевая программа развития оборонно-промышленного комплекса России на 2011-2020 гг.**

ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ ВНЕШЭКОНОМБАНКА

Судостроение, согласно распоряжению Правительства РФ от 19 ноября 2008 г. № 1697-р, входит в число основных приоритетов инвестиционной деятельности Внешэкономбанка, определенных Меморандумом о финансовой политике Банка.

Внешэкономбанк, как банк развития, отдает приоритет финансированию проектов, имеющих значимый социально-экономический эффект и отличающихся инновационной составляющей.

¹ В том числе ФЦП «Энергоэффективная экономика», ФЦП «Развитие атомного энергопромышленного комплекса России на период до 2015 г.», подпрограмма «Морской транспорт» ФЦП «Модернизация транспортной системы России на 2010-2015 гг.».

Основными направлениями деятельности Внешэкономбанка в судостроении являются:

- предоставление кредитов российским судоходным компаниям для строительства флота на российских верфях и последующей его эксплуатации;
- реализация проектов строительства и последующей эксплуатации флота с использованием механизма лизинга;
- финансирование проектов по технологическому перевооружению и модернизации, а также строительству новых российских верфей;
- кредитная поддержка экспортных контрактов российских верфей;
- участие в программах финансового оздоровления и развития стратегических предприятий отечественной судостроительной отрасли;
- участие совместно с органами федеральной власти в выработке предложений в области нормативно-правового регулирования с целью создания экономических условий, обеспечивающих конкурентоспособность морских индустрий России.

Ключевым инвестиционным проектом 2010 г. для Внешэкономбанка стало приобретение группой ОАО «Совкомфлот» двух арктических челночных танкеров, построенных на предприятии ОАО «Адмиралтейские верфи» (г. Санкт-Петербург) в соответствии с Правилами двойной классификации Российского морского регистра судоходства и Lloyd's Register.

Танкеры «Кирилл Лавров» и «Михаил Ульянов» дедеветом 70 тыс. т каждый введены в эксплуатацию и предназначены для транспортировки нефти и газового конденсата с месторождения «Приразломное» в Баренцевом море. Стоимость проекта составила 247 млн. долларов США, объем участия Банка – 230 млн. долларов США (93%).

Танкеры «Кирилл Лавров» и «Михаил Ульянов» – самые большие из танкеров повышенного ледового класса среди построенных не только в России, но и в мире.

Высокая инновационная составляющая проекта связана с тем, что при строительстве танкеров реализованы во многом уникальные конструктивные решения, позволяющие безопасно эксплуатировать эти суда в сложных климатических условиях арктических морей.

По классификации Российского морского регистра судоходства танкерам присвоен ледовый класс «Агсб», в том числе предусматривающий их самостоятельное движение во льдах толщиной до 1,3 метра.

Это первый за историю деятельности банка развития инвестиционный проект в сегменте судостроения и морских перевозок, профинансированный Внешэкономбанком.

При структурировании проекта использована схема лизингового финансирования, в рамках которой задействованы входящие в Группу Внешэкономбанка структуры. Схема предусматривает приобретение танкеров этими структурами, передачу судов компаниям группы ОАО «Совкомфлот» в долгосрочный лизинг на 7 лет с последующим переходом права собственности на танкеры после погашения лизинговых обязательств.

В ОАО «ВЭБ-лизинг» (100%-я дочерняя организация Внешэкономбанка) накоплен уникальный для России опыт структурирования и реализации лизинговых сделок в области гражданского судостроения. Реализация совместных программ с ОАО «Объединенная судостроительная корпорация», ведущими российскими судостроительными предприятиями и судоходными компаниями позволили ОАО «ВЭБ-лизинг» стать лидером в данном сегменте лизинговых сделок.

Модернизации российского судостроения и продвижению его продукции на внешние рынки будет также способствовать созданное в 2011 г. Российское **агентство по страхованию экспортных кредитов и инвестиций** (100%-я дочерняя организация Внешэкономбанка). Цель деятельности Агентства – поддержка национального экспорта, страхование политических и коммерческих рисков с использованием инструментов, широко применяемых в мировой практике.

При подготовке данного обзора были использованы следующие материалы:

- *Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2030 г.;*
- *аналитические материалы Минпромторга России;*
- *исследование Информационного агентства INFOLine «Судостроительная промышленность России 2010-2012 гг.»;*
- *данные Росстата и Единой государственной системы информации об обстановке в мировом океане;*
- *материалы с сайтов российских судостроительных компаний;*
- *Годовой отчет за 2010 г. и материалы сайтов Внешэкономбанка, ВЭБ-лизинг.*

ОТДЕЛЬНЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФЛОТ, КОНТРОЛИРУЕМЫЙ РОССИЕЙ (по состоянию на 21.09.2011)

Флот регистрации	Наличие флота		Валовая вместимость, (GT)
	Количество судов, ед.	Дедвейт, тыс. т	
Флот под флагом России	1083	5138,4	4179,4
Флот под иностранным флагом, контролируемый Россией	339	14284,5	8651,1
Всего национальный и контролируемый флот России	1422	19422,9	12830,5
доля в мировом транспортном флоте	0,003%	1,44%	

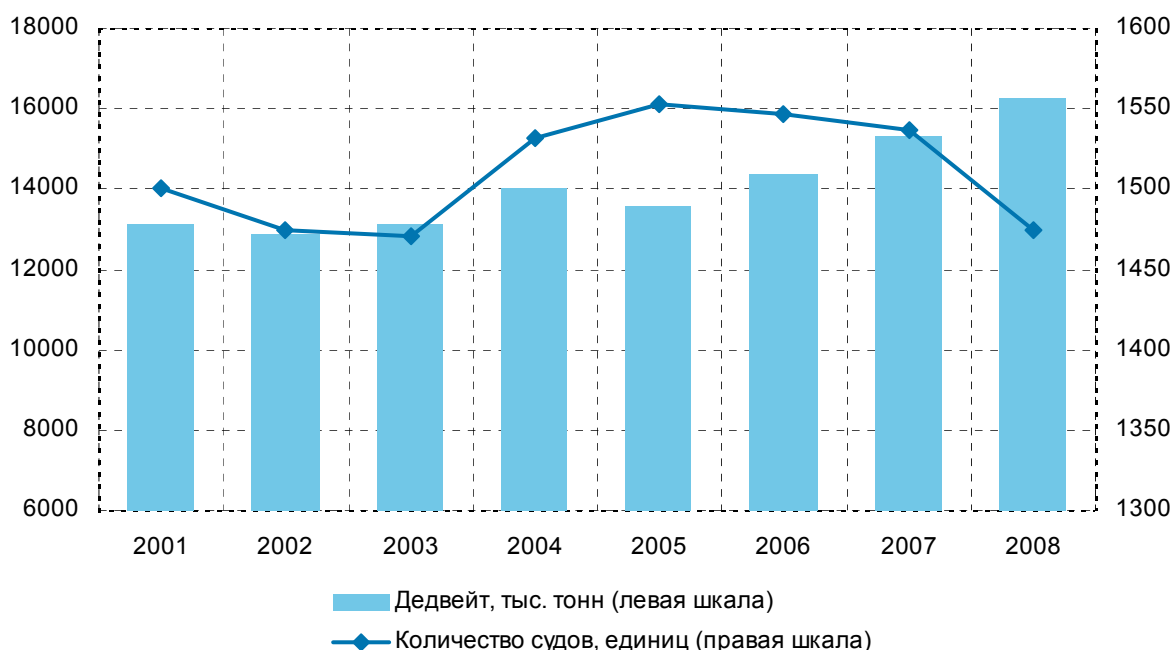
Источник: Единая государственная система информации об обстановке в мировом, расчеты ДСАР

СОСТАВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТНОГО ФЛОТА, КОНТРОЛИРУЕМОГО РОССИЕЙ (по состоянию на 01.01.2008)

Вид флота, назначение	Количество судов, ед.		Дедвейт, тыс. т	
		%		%
Сухогрузный флот	967	65,6	4826,1	29,7
Наливной флот	424	28,8	11277,1	69,4
Комбинированный флот	31	2,1	102,5	0,6
Пассажирский флот	52	3,5	32,3	0,2
Транспортный флот всего	1474	100	16238	100

Источник: Единая государственная система информации об обстановке в мировом, расчеты ДСАР

ДИНАМИКА МОРСКОГО ТРАНСПОРТНОГО ФЛОТА, КОНТРОЛИРУЕМОГО РОССИЕЙ (данные на начала года)



Источник: Единая государственная система информации об обстановке в мировом, расчеты ДСАР

СТРУКТУРА МИРОВОГО И ОТЕЧЕСТВЕННОГО ТОННАЖА ПО НАЗНАЧЕНИЯМ СУДОВ
 (по состоянию на 01.01.2008)

Назначение судна	Мировой флот		Российский флот	
	дедвейт, млн.т.	%	дедвейт, тыс.т.	%
Нефтетанкеры	364	37,2	10268,5	63,2
Химовозы	10,3	1,05	740,3	4,6
Газовозы	25,6	2,6	268,3	1,7
Балкеры	346,4	35,4	973,5	6
ОБО	7,2	0,74	102,5	0,6
Контейнеровозы	120,5	12,3	370,5	2,3
Ролкеры	6,9	0,08	70,8	0,4
Рефрижераторы	6,6	0,07	345,1	2,1
Суда для перевозки генеральных грузов	72,7	7,4	2623,9	16,2
Специализированные суда	12,2	1,2	442,1	2,7
Пассажирские суда	6	0,61	32,3	0,2
Всего	978,53	100	16238	100

Источник: Единая государственная система информации об обстановке в мировом океане

СРЕДНИЙ ВОЗРАСТ СУДОВ МИРОВОГО И РОССИЙСКОГО ФЛОТА
 (по состоянию на 01.01.2008)

Назначения судов	Мировой флот	Флот, контролируемый Россией	
		под отечественным флагом	под иностранными флагами
Танкеры	17,7	22,2	5,5
Химовозы	17,9	30,9	9,1
Газовозы	16	-	16,4
Балкеры	15,4	25,8	21,1
Комбинированные суда	19,3	28,5	-
Контейнеровозы	10,8	22,3	9,4
Суда универсального назначения	24,1	25,6	23
Рефрижераторы	20,5	23,3	-
Ролкеры	19,5	24,6	24,7
Специализированные суда	19,8	27,8	19,8
Пассажирские суда	22,2	27	39
Паромы	22,3	25,9	-
Транспортный флот	19,1	25,2	9,4

Источник: Единая государственная система информации об обстановке в мировом океане

НАЛИЧИЕ РЕЧНЫХ И ОЗЕРНЫХ СУДОВ В РОССИИ

	1995	2000	2005	2006	2007	2008
Всего	39259	33743	33312	33312	31512	31544
в том числе:						
самоходные	25666	21842	21532	21548	20192	20179
из них:						
пассажирские и грузопассажирские	2257	1950	1957	2010	1988	2033
сухогрузные	3823	2648	2120	2066	1943	1875
наливные	767	693	603	614	620	617
буксирные	9969	8708	8529	8506	7896	7856
рейдовые	690	319	176	176	169	167
вспомогательные	8160	7524	8147	8176	7576	7631
несамоходные	13593	11901	11780	11764	11320	11365
из них:						
сухогрузные	7829	6724	6350	6313	6163	6153
наливные	1008	955	1085	1113	1111	1111
вспомогательные	4756	4222	4345	4338	4046	4101

Источник: Росстат

ВОЗРАСТНАЯ СТРУКТУРА РЕЧНЫХ И ОЗЕРНЫХ СУДОВ

На конец года, в процентах

	Все	Год постройки							
		до 1949	1950 - 1959	1960 - 1969	1970 - 1979	1980 - 1989	1990 - 1999	2000 - 2006	неизве стен
Суда всего	100	0,7	9	16,3	24,6	33,5	10,6	5,3	-
Пассажирские и грузопассажирские	100	0,7	14,4	18,7	21,6	26,5	7,7	10,4	-
Сухогрузные грузовые	100	0,3	10	29,5	25,7	30,2	3,8	0,5	-
Наливные грузовые	100	0,3	3,2	41	33,1	17,2	4,5	0,7	-
Буксирные	100	1,1	10,4	16,3	29,2	35,5	6,9	0,5	0,1

Источник: Росстат

