

**Т.Г. ПОНОМАРЕВА, к.э.н, доцент,**  
*Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова,*  
*г. Санкт-Петербург, Россия*  
[ponomarevatg@gmail.com](mailto:ponomarevatg@gmail.com)

## РОЛЬ СУДОСТРОЕНИЯ И МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ МИРОВЫХ РЫНКОВ

Анализируется эффективность международных морских перевозок и особенности развития российского судостроения, судостроения развитых стран, а также грузооборот морских портов России за 2013 год и виды морских перевозок, их преимущества и недостатки. В работе рассмотрены контейнерные перевозки и международные перевозчики-лидеры в этой отрасли, а также особенности линейного и трампового судоходства. По направлению перемещения морские перевозки разделяются на каботажные перевозки и перевозки заграничного сообщения – отмечено их различие. При написании статьи были использованы материалы, доступные на сайтах таких аналитических организаций, как International Maritime Organisation, Clarkson Research, IHS (Maritime), информация, предоставленная океанскими линиями, а также материал программы «Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу» и программы «Развитие судостроения на 2013-2030 годы».

**Ключевые слова:** институциональная экономика, перевозки, морские грузоперевозки, контейнеры, морские линии, судостроение.

**T.G. Ponomareva**  
**Role of shipbuilding and international maritime transport in the development of the transport system of Russia in the context of globalization of world markets**

Under review here is the effectiveness of international shipping and distinctive features of the development of the Russian shipbuilding, shipbuilding in the developed countries as well as the turnover of Russian seaports in 2013 and types of ocean freight, and their advantages and disadvantages. The paper discusses the container shipping and international carriers leaders in this industry as well as distinctive features of linear and tramp shipping. Based on the type of transporting goods maritime transport is divided into cabotage and overseas transportation.

The role of transport in the modern world is difficult to overestimate. Development of international trade in a globalized economy stimulates the development of transport infrastructure of all countries without exception. International transportation with established logistics supply chains contribute to their management of commercial activities of the

state and contribute to its development. Transportation opens consumers the way to a large number of products from around the world, which provides transport with one of the main places in the economic structure of the states.

World merchant fleet annually transports nearly 10 billion tons of cargo. Maritime activities are diverse and economically beneficial. Chemical, biological and energy resources of the seas and oceans are crucial to the economy and life of our planet, and will be even more amplified. The population of our planet and the potential of its economy are largely concentrated along the mainland coastline: 25% - 50-kilometer zone, 50% in the 100-kilometer zone and up to 75% in a 500-kilometer zone. Consequently, the modern human civilization may well be called the "coastal". Russia has nearly 40,000 kilometers of the coastline, 100 000 kilometers of inland waterways, a large proportion of foreign trade is serviced by sea, up to 25% of the world's hydrocarbon reserves are located on the Russian shelf. Therefore, the development of the shipbuilding industry, contributing to the development of maritime transport, defines Russia's national security in all areas of marine activities, including marine international transport.

In most countries, the basis of the shipbuilding industry constitutes shipyards that carry mainly the assembly, installation and commissioning of ships and vessels. In contrast, the historical feature of the Russian shipbuilding is that apart from the final product - the actual orders from the shipbuilding and repair industry - a significant portion of the range of products of mechanical engineering, instrumentation and electrical engineering for the construction of ships, vessels and other equipment is developed and produced in this sphere as well. In addition, the Russian shipbuilding industry interacts with many organizations that supply their final products.

In today's world shipbuilding is faced with serious competition. The Russian shipbuilding industry in its development has some problems. Many problems arise due to the peculiarities of the Russian legislation. At the same time, Russian naval ships have a sustainable competitive advantage in the segment of the ice class, "river-sea". Russian products compete with foreign producers in niches such as the

© Т.Г. Пономарева, 2014

<http://www.donntu.edu.ua/> «Библиотека»/ «Информационные ресурсы»

<http://www.instud.org>, [http://www.nbu.gov.ua/portal/soc\\_gum/Npdntu\\_ekon/](http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/Npdntu_ekon/)

*production of drilling rigs, exploration vessels, and supply vessels.*

*The author's view the need to develop the Arctic and determine Russia's place in the system of international transport in a globalizing world space can become an additional driving force in solving issues of the development of the shipbuilding industry in Russia.*

**Keywords:** *transportation, sea freight containers, shipping lines, shipbuilding.*

Море всегда было и остается сферой важнейших интересов и обширной деятельности человека. В XXI веке эти интересы будут существенно трансформироваться. Важнейшими причинами этого процесса являются коренные изменения международной обстановки, а также возрастание экономической, хозяйственной и военно-стратегической роли Мирового океана в развитии человеческой цивилизации. Моря и океаны предоставляют безграничные транспортные возможности всем странам мира. Активная деятельность на море обеспечивает транспортную и экономическую безопасность страны, особенно при наличии отделенных анклавов, дает возможность решения геополитических задач и приносит дополнительные рабочие места, увеличивая занятость населения. Это объясняет причины того, что ведущие мировые страны уделяют особое внимание развитию национальной судостроительной отрасли, являющейся основным поставщиком технических средств для обеспечения морской деятельности. [12]

Роль транспорта в современном мире сложно переоценить. Развитие международной торговли в условиях глобализации экономики стимулирует развитие транспортной инфраструктуры всех стран без исключения. Международные перевозки с отработанными логистическими схемами поставок способствуют эффективности управления в области торговой деятельности государства и содействуют ее развитию. Перевозки открывают потребителям дорогу к большому числу товаров из разных уголков мира, что обеспечивает транспорту одно из главных мест в экономической структуре государств. Продукцией транспорта является процесс перемещения грузов и пассажиров. По видам транспорта перевозки делятся на:

- автомобильные,
- железнодорожные,
- авиа,
- морские.

Мы остановимся на анализе морских перевозок. Следует отличать перевозку и транс-

портировку. Транспортировка не предполагает наличия транспортного средства и предполагает перемещение грузов по трубопроводам.

Морские грузоперевозки – это самый древний вид перевозок. В России он зародился во времена Петра I. Именно он инициировал в царской России строительство военного флота, что в свою очередь послужило толчком к созданию торговых судов. Не менее важным является и строительство Санкт-Петербурга, ведь по замыслу Петра Первого именно он должен был стать портом для получения грузов морским путем вместо Архангельска.

На сегодняшний день сущность морских перевозок практически не изменилась. Груз доставляется до порта железнодорожным или автомобильным транспортом внутри контейнеров, грузится при помощи гигантских кранов на палубу судна и отправляется в порт назначения. Для морской перевозки грузов могут использоваться:

- Сухогрузы – для морской перевозки сыпучих грузов, а также автомашин и самоходной техники.
- Балкеры – для перевозки массовых грузов.
- Лесовозы – для перевозки леса и пиломатериалов.
- Контейнеровозы и лихтеровозы – для морской транспортировки генеральных грузов.
- Наливные суда и нефтерудовозы.
- Танкеры – транспортировка нефти, сжиженного газа и нефтепродуктов.
- Паромы – предназначены для регулярной перевозки сухопутных транспортных средств, грузов и пассажиров между береговыми пунктами.

Мировой транспортный флот ежегодно перевозит морем почти 10 млрд. тонн грузов. Морская деятельность многообразна и экономически выгодна. Минеральные, биологические и энергетические ресурсы морей и океанов имеют исключительно большое значение для экономики и жизнедеятельности нашей планеты и будут еще более усиливаться. Население нашей планеты и потенциал ее экономики в значительной степени сосредоточены вдоль материковой береговой черты: 25% – в 50-километровой зоне, 50% в 100-километровой зоне и до 75% в 500-километровой зоне. Вследствие этого современная человеческая цивилизация вполне может быть названа "прибрежной". Россия имеет почти 40 тысяч километров береговой черты, 100 тысяч километров внутренних водных путей, значительная

доля внешней торговли обслуживается морским транспортом, до 25% мировых запасов углеводородного сырья расположено на российском шельфе. Поэтому развитие судостроительной отрасли, способствующей развитию морских перевозок, определяет национальную безопасность России во всех сферах морской деятельности, включая морские международные перевозки. [1]

В большинстве стран основу судостроительной промышленности составляют судостроительные верфи, которые осуществляют, в основном, сборку, монтаж и сдачу кораблей и судов. В отличие от них, исторической особенностью российского судостроения является то, что кроме конечной продукции - собственно заказов судостроения и судоремонта, в отрасли разрабатывается и производится значительная часть номенклатуры изделий машиностроения, приборостроения и электротехники для строящихся кораблей, судов и другой техники. Кроме этого, отрасль взаимодействует с более чем 2 тысячами организаций-комплексаторов своей конечной продукции. [1]

Экономический подъем, наблюдаемый в мире до 2008 года, способствовал увеличению числа заказов на постройку судов до рекордного числа в истории судостроения. По брутто-тоннажу на контейнеровозы пришлось 15,2% (45,2% – сухогрузы, 27,7% – танкеры) [7]. Также увеличился средний размер судна. Однако при нынешней конъюнктуре рынка востребован не весь тоннаж судов, что побудило крупнейшие океанские линии перейти на режим *slow steaming*<sup>1</sup>.

23% мировой торговли происходит между странами с общей границей [2]. И этот показатель не меняется уже долгие годы. В этом случае грузы доставляются в основном по железным и автомобильным дорогам. При отсутствии общей границы грузы перевозятся морским транспортом. Проанализируем морские перевозки, которые играют ключевую роль в мировой торговле. Считается, что 90% всей мировой торговли осуществляется с использованием морских перевозок. [2]. За последнее столетие в морской отрасли наблюдается постоянный рост объемов перевозок. Развитие промышленности и либерализация экономики способствует свободной торговле и росту спроса на потребительские товары. В связи с этим количество погруженных грузов значительно воз-

росло с 70-х годов до 2008 года и достигло 8,2 миллиарда тонн [2]. Общемировая рецессия 2009 года не обошла стороной морские перевозки, что привело к снижению объемов перевозок на 4,5% [1]. Однако уже в 2010 году произошел рост объемов на 7% и количество погруженных грузов составило 8,4 млрд. тонн. За 2012 год перевезено внешнеторговых грузов через морские порты России 535, млн. тонн, Балтии – 67,3 млн. тонн, Украины – 27,3 млн. тонн. [7.]

Грузооборот морских портов России за 2013 год увеличился на 3,9% по сравнению с 2012 годом и составил 589,0 млн. т. Объем перевалки сухогрузов увеличился на 1,6% и составил 255,7 млн. т, в том числе: угля – 101,1 млн. т (+13,3%), грузов в контейнерах – 44,4 млн. т (+4,1%), минеральных удобрений – 12,9 млн. т (+24,0%), руды – 7,4 млн. т (+2,8%). Объем перевалки черных металлов сократился до 22,0 млн. т (-14,0%), зерна – до 18,3 млн. т (-23,4%), лесных грузов – до 4,4 млн. т (-25,9%). Объем перевалки наливных грузов составил 333,3 млн. т (+5,7%), в том числе сырой нефти – 207,5 млн. т (+4,6%). Экспортных грузов перегружено 460,1 млн. т, что на 2,8% больше аналогичного периода 2012 года, импортных грузов – 48,4 млн. т (+7,3%), транзитных – 44,5 млн. т (+4,6%), каботажных – 36,0 млн. т (+13,2%). Операторы морских терминалов Арктического бассейна перегрузили 46,2 млн. т грузов, что на 19,2% больше, чем за 2012 год. Объем перевалки сухогрузов увеличился на 3,1% и составил 24,6 млн. т, наливных – вырос в 1,4 раза до 21,6 млн. т. Рост перевалки наливных грузов обусловлен увеличением поставок сырой нефти на экспорт с Варандейского терминала через РПК «Белокаменка» (порт Мурманск). Грузооборот порта Мурманск составил 31,4 млн. т и вырос на 32,5%, порта Варандей – 5,4 млн. т (в 1,7 раза). Грузооборот порта Архангельск сократился до 4,4 млн. т (-4,3%), порта Витино до 2,3 млн. т (-39,6%). Объем перевалки грузов в портах Батийского бассейна составил 215,8 млн. т (+4,1%), в том числе: сухогрузов – 82,1 млн. т (+8,8%), наливных – 133,7 млн. т (+1,4%). Грузооборот порта Усть-Луга вырос до 62,7 млн. т (+33,8%), Большого порта Санкт-Петербург до 58,0 млн. т (+0,3%), Высоцк – до 16,2 млн. т (+18,5%), Калининград – до 13,7 млн. т (+7,5%). В то же время сократился объем перевалки грузов в порту Приморск до 63,8 млн. т (-14,6%). Грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна составил 174,4 млн. т, что на 1,3% меньше, чем за 2012 год. В

<sup>1</sup> Движение на низких скоростях, что позволяет экономить топливо и выводить на линию больше судов

том числе, объем перевалки сухогрузов, в основном за счет зерна, сократился до 62,5 млн. т (-9,6%), наливных грузов – вырос до 111,9 млн.т (+4,0%). Снизился грузооборот порта Новороссийск до 112,6 млн.т (-4,1%), Туапсе до 17,7 млн.т (-0,4%), Ростов-на-Дону до 10,8 млн.т (-1,7%), Кавказ до 7,9 млн.т (-15,7%). Грузооборот порта Тамань вырос в 2,6 раза до 9,5 млн. т за счёт наливных грузов. В Каспийском бассейне в морских портах было перегружено 7,8 млн. т грузов, что на 21,6% меньше, чем за 2012 год. Грузооборот портов снизился как за счёт сухогрузов до 3,0 млн. т (-33,8%), так и наливных грузов до 4,8 млн. т (-11,1%). Грузооборот порта Махачкала сократился на 14,7%, Астрахань на 25,5% и Оля в 2,5 раза. В морских портах Дальневосточного бассейна грузооборот увеличился до 144,8 млн. т (+7,8%), из них: сухогрузов – до 83,4 млн. т (+6,1%), наливных грузов – до 61,4 млн. т (+10,1%). Увеличили грузооборот порты Восточный до 48,3 млн. т (+13,5%), Ванино до 23,8 млн. т (+16,8%), Находка до 18,4 млн. т (+8,1%), Владивосток до 14,5 млн. т (+10,0%), Де-Кастри до 7,0 млн. т (-4,9%), Посьет до 5,6 млн. т (-3,0%). Также отмечается незначительное снижение грузооборот порта Пригородное -16,3 млн. т (-0,8%).[7]

По объемам морских перевозок на мировом рынке лидируют развивающиеся страны (60% погруженных и 56% выгруженных грузов [2]), и их влияние неуклонно растет. Бурное развитие промышленности, особенно в Китае и Индии, породило все возрастающие потребности в сырье и других ресурсах, что неизбежно приводит к увеличению объемов перевозок.

Почему же морские перевозки так популярны? Рассмотрим их преимущества и недостатки.

#### I Преимущества

1 Низкая себестоимость перевозки на дальние расстояния.

Это объясняется меньшим количеством топлива, по сравнению с другими видами транспорта, которое необходимо судну для движения. К тому же современные технологии морских перевозок позволяют существенно снижать затраты. И незаменимую роль здесь играют контейнерные перевозки. Речь о них пойдет ниже.

#### 2 Универсальность.

Можно перевозить любой тип груза, включая сверхтяжелые и крупногабаритные, грузы в разных состояниях – сыпучие, жидкие, газообразные, твердые.

#### II Недостатки

#### 1 Длительность.

По сравнению с авиационным, автомобильным и ж/д транспортом скорость перевозки невысока. Это делает затруднительным перевозку скоропортящихся товаров. В этом случае возможно использование контейнеров и кораблей-рефрижераторов.

#### 2 Нестабильность расписания.

Погодные условия могут задержать груз в пути на несколько дней, а порой и недель.

Страдают грузовладельцы и от морских пиратов, обосновавшихся, в частности, в Аденском заливе.

Различать два типа сообщений в морских перевозках: линейное и трамповое судоходство. «Трамповое судоходство – это морское судоходство, при котором работа грузовых транспортных судов не связана с постоянными районами плавания и не ограничена определенным видом груза, а цена перевозки (фрахт) устанавливается по соглашению сторон. При перевозке грузов в трамповом судоходстве в качестве договора перевозки оформляется чартер» [3;8]. В основном перевозится балк и наливные грузы. Лидеров отрасли выделить сложно. Рынок довольно узок и в то же время диверсифицирован. Объемы распределены достаточно равномерно между большим количеством компаний. Но ведущее место в контейнерных линиях с балковым подразделением принадлежит китайскому перевозчику COSCO.

«Линейное судоходство – это специфическая форма морских транспортных услуг, при которой перевозчик организует между установленными портами регулярную доставку грузов сборными отправлениями по заранее объявленному расписанию. При этом для всех отправителей используется стандартный договор-коносамент и стабильные цены» [3;8].

Линейное судоходство требует большого количества судов и отлаженной организации процесса перевозки. И здесь лидерами являются по-настоящему глобальные компании. Первенство неоспоримо принадлежит датской компании Maersk (2618237 ДФЭ, 582 судна). В группе лидеров последовательно расположились:

- MSC (Швейцария, 2359264 ДФЭ, 475 судов) и
- CMA CGM (Франция, 1503524 ДФЭ, 427 судов).

Далее следуют:

- Evergreen (Тайвань, 838247 ДФЭ, 203 судна),
- COSCO (Китай, 785187 ДФЭ, 169 судов)
- Narag-Lloyd (Германия, 730016 ДФЭ,

152 судна),  
- APL(Сингапур, 645887 ДФЭ, 124 судна)  
[4].

В основном у вышеперечисленных компаний имеется собственный парк оборудования. Тем не менее, часть контейнеров берется в лизинг. Лизинговые компании преимущественно базируются в США. Среди крупнейших можно отметить Тextainer (лидер отрасли, 1,9 млн контейнеров, 2,9млн. ДФЭ)[5], Triton, TransAmerica Leasing. США являются пионерами контейнерного бизнеса, который зародился именно там, и сохраняют лидирующие позиции.

Итак, линейное судоходство – это, прежде всего, контейнеры. Сама идея, может быть не столь нова (еще в конце 18 века в Англии пользовались емкостями, напоминающими по размеру современный контейнер), однако контейнерные перевозки как таковые начали использовать лишь в 1955 году, когда американец Малколм П. МакЛин впервые применил этот способ [6]. Это позволило кардинально упростить логистическую цепочку и произвело революцию в отрасли. Сегодня затраты на транспортировку, закладываемые в цену товара, удалось существенно снизить и в некоторых случаях они составляют менее 1% [7].

Существует несколько десятков типов контейнеров. Среди наиболее распространенных можно отметить 20- и 40-футовые (стандартные или High Cube), Open Top, Flat Rack, танк-контейнеры.

Контейнеризация перевозок поддерживается многими участниками перевозок. Во многих странах потенциал их уже исчерпан, а в России до их пор существует множество товарных номенклатур, не охваченных данным видом транспортировки. Следовательно, у нас лучшие перспективы развития данного вида бизнеса. В целом в отрасли наблюдается восстановление ставок в докризисных значениях, после их обвала в 2009 году [7]. Однако жесткая конкуренция и общемировое снижение грузопотоков создают определенные трудности для игроков рынка и заставляют искать пути к снижению затрат, оптимизации расходов и экономии ресурсов.

По направлению движения товара морские перевозки разделяются на каботажные (между российскими портами) и перевозки заграничного сообщения. Перевозки в большом каботаже выполняются между портами, расположенными на разных морях (например, из Мурманска во Владивосток), а в малом – между портами на одном море (например, из Сочи

в Новороссийск).

По типам перевозимых товаров грузы разделяются на генеральные и все остальные. Генеральные грузы перевозятся в упаковке (пакеты, биг-беги, бочки, ящики, мешки, тюки, контейнеры и т.д.) или штучно (подвижная техника, металлоконструкции, изделия из железобетона). Таким образом, в контейнерах перевозятся генеральные грузы. Все остальные грузы делятся на навалочные, насыпные и наливные. В зарубежной классификации грузы делятся на наливные и сухие, которые, в свою очередь, подразделяются на контейнерные и балк.

В 2011 году флот грузовых судов в мире составил 55138 единиц на 991173697 английских тонн (или длинных тонн, эквивалентных 1016 кг). Средний возраст судов – 19 лет. С 2000 года дедейт<sup>2</sup> контейнерных судов в мире увеличился более чем в два раза – с 628 млн. до 1477 млн.

Следующие страны лидируют по количеству перевезенных морским транспортом грузов (в английских тоннах) [7]:

- Панама (201,264,453),
- Либерия (106,708,344),
- Маршалловы острова (62,011,182),
- Гонконг, Китай (55,543,246),
- Багамские острова (50,369,836),
- Сингапур (44,869,918),
- Греция (40,795,358),
- Мальта (38,737,657),
- Китай (34,705,141),
- Кипр (20,732,488).<sup>3</sup>

Рейтинг стран, контролирующих флот (основан на общем брутто-тоннаже, контролируемом компаниями, зарегистрированными в данных государствах):<sup>4</sup>

- Япония (131,955,001),
- Греция (118,089,051),
- Германия (85,371,604),
- Китай (67,156,101),
- США (42,982,683),

<sup>2</sup> Дедейт (англ. Deadweight) - величина, равная сумме масс переменных грузов судна, измеряемая в тоннах, то есть сумма массы полезного груза, перевозимого судном, массы топлива, масла, технической и питьевой воды, массы пассажиров с багажом, экипажа и продовольствия.

<sup>3</sup> По IHS Fairplay «Статистика мирового флота 2010» («World Fleet Statistics») на 31 декабря 2010 года.

<sup>4</sup> По IHS Fairplay «Статистика мирового флота 2010» («World Fleet Statistics») на 31 декабря 2010 года.

- Соединенное Королевство (40,700,626),
- Норвегия (33,794,824),
- Южная Корея (29,547,097),
- Дания (26,445,159),
- Гонконг (23,427,839).

Таким образом, Япония, Греция, Германия, Китай и Норвегия контролируют 54% всего мирового тоннажа [2].

В современном судостроении развернулась нешуточная конкуренция между Китаем и Кореей. После Второй мировой войны и до 2000-х годов лидерство было за Японией. В 2000-х эстафету приняла Южная Корея. Совсем недавно ее потеснил Китай [8]. По данным Clarkson Research, Лондон, в 2010 году Китай вышел на первое место по тоннажу произведенных судов, который составил 15,9 млн. тонн, против 11,77 млн. тонн в Южной Корее. Это объясняется более дешевой рабочей силой и сырьем.

Российское судостроение в своем развитии имеет некоторые проблемы. Оборудование морально устарело, кадры потеряны, новые технологии применяются недостаточно. И все же, судостроение является одной из важнейших отраслей российской промышленности. Его состояние оказывает существенное влияние на развитие других ключевых секторов экономики – металлургию, машиностроение, приборостроение, а также международные перевозки.

В настоящее время в систему судостроительной промышленности входит более 160 предприятий. Основные сектора судостроительной промышленности можно выстроить следующим образом: военное кораблестроение, морские суда, суда смешанного плавания, речные суда, научно-исследовательские суда и ледоколы, рыбопромысловый флот, суда и средства освоения шельфа.

На сегодняшний день кораблестроительные мощности в военном судостроении достаточно неплохо загружены заданиями государственного оборонного заказа и экспортными контрактами в рамках программ военно-технического сотрудничества, что нельзя сказать о гражданской составляющей судостроения.

Судостроение – весьма специфическая область. Корабли и суда всех типов и назначений являются наиболее сложными инженерными сооружениями современности и используются в процессе производства достижения практически всех отраслей экономики, а именно, металлургии, машиностроения, электроники и других отраслей. [13] Судостроение стимулирует развитие этих отраслей, инициирует

достижение ими высокого научно-технического уровня, то есть финансовые инвестиции в эту отрасль можно рассматривать в качестве макроэкономического мультипликатора. Как отметил Академик РАН Пашин В.М в своей статье – судостроение, с одной стороны, является индикатором уровня развития экономики государства, а с другой стороны – стимулирующим звеном экономического развития страны в целом. Создание одного рабочего места в судостроении влечет за собой появление 4-5 рабочих мест в смежных отраслях. [12] Особенностью отрасли являются высокая наукоемкость производства кораблей и судов, длительность циклов разработки и постройки, высокая капиталоемкость продукции отрасли, необходимость закупки значительной доли комплектующего оборудования за рубежом.

Строительство судов – дорогостоящее мероприятие. В мире существует практика использования банковских кредитов для строительства судов с последующей выплатой кредита за счет получаемого от эксплуатации судна дохода. Такая система позволяет привлечь инвестиции в судостроение и, несмотря на большие капиталовложения, замораживаемые на длительный срок, осуществлять строительство судов. Кроме использования особой системы кредитования строительства судов, судостроительные отрасли зарубежных государств получают финансовую поддержку от правительства своей страны, т.е. государственную поддержку. Основным смыслом этой поддержки судостроительной промышленности состоит в обеспечении возможности национальным верфям успешно конкурировать с верфями других стран за счет искусственно поддерживаемого низкого уровня цен на строящиеся суда.

Правительственная помощь национальным отраслям судостроения осуществляется путем прямого субсидирования строительства судов; предоставления облегченных условий при кредитовании и налоговых послаблений; размещения государственных заказов на постройку гражданских судов на национальных верфях; списания долгов; предоставления финансовой помощи при модернизации и реконструкции судостроительных верфей, а также при выполнении НИОКР. [12]

Международными соглашениями в рамках Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), борющейся за равные условия в конкурентной борьбе на рынке судостроительной продукции, приняты единые для всех судостроительных стран нормы кредито-

вания (размер кредита – 80% цены судна при 8% годовых, срок – 10 лет), а также разрешена государственная поддержка судостроения – частичное субсидирование стоимости постройки судна в размере 9%. Однако, в конкурентной борьбе за заказы на постройку судов большинство стран нарушает эти соглашения. Например, в Японии национальным судовладельцам выдается кредит под 5% годовых, Испания предоставляет кредиты в размере 85% цены судна, а США – 87,5% и на срок 25 лет и т.п. Правительства Японии и Германии предоставляют национальным верфям субсидии в размере до 30% для компенсации разницы в затратах верфи и рыночными ценами судов, в Испании – до 19%, а в Италии – до 13%. Во многих странах существенно уменьшены таможенные пошлины на импортируемое судовое оборудование, а в Китае и Польше – они вообще отменены. Кроме того, в Китае государство регулирует цены на сталь и судовое оборудование. [12]

В США существует система протекционистских законов в поддержку национального судостроения. Это закон Джоунса, согласно которому каботажные и внутренние перевозки в США могут осуществляться лишь на судах, построенных в США и плавающих под флагом США. Кроме этого, в США действует закон о судоходстве 1936 г. с поправками 1993 г. После принятия закона в начале 80-х годов Президент Рейган отменил все льготы судостроению, и гражданское судостроение в США практически прекратило свое существование. Для его возрождения потребовалось принятие в 1993 году десятилетней программы Президента Клинтона "Возрождение национального гражданского судостроения", предусматривающей ряд льгот в области кредитования постройки судов, а также прямое субсидирование из государственного бюджета отдельных работ. [12]

Некоторые изменения в политике поддержки развития российского судостроения произошли в 2007 году. Так например, в соответствии с указом президента РФ В. Путина, подписанным в марте 2007 года, была создана Объединённая судостроительная корпорация (ОСК). В рамках данного указа сделан акцент на развитие гражданского судостроения.<sup>5</sup> Формирование ОСК завершилось в 2010 году.<sup>6</sup>

ОСК консолидировала 19 существующих

крупных судостроительных и судоремонтных предприятия<sup>7</sup>. В составе ОСК вошли три региональных центра: Западный центр судостроения, Северный центр судостроения и судоремонта, Дальневосточный центр судостроения и судоремонта.<sup>8</sup> Кроме этого было запланировано создание Южного центра судостроения и судоремонта,<sup>9</sup> который тоже войдет в ОСК. Дальнейшие шаги в развитии судостроения зафиксированы в федеральной целевой программе «Развитие гражданской морской техники на 2009-2016 годы», одобренной Правительством РФ 8 ноября 2007 года, в рамках которой предусмотрено финансирование этого сектора экономики в объеме 140 млрд рублей. При этом предусмотрено, что часть финансирования пойдёт на закупку как иностранных, так и на разработку собственных технологий.<sup>10</sup> С учетом реализации потенциала этой программы предполагалось увеличение объёмов судопроизводства в 2,5 раза и повышение производительности труда в отрасли.<sup>11</sup>

Объективные потребности в новых судах у российского гражданского флота весьма существенны. Процесс старения и сокращения российского флота продолжается. Средний возраст российских судов приблизился к 20 годам. Например, российский научно-исследовательский флот насчитывает 84 судна. Из них к 2015 году подлежит списанию 80 судов. А построено за последние годы лишь одно судно. Не менее сложным остается положение, например, и с обеспечением природоохранными судами флота Министерства природных ресурсов, находящихся на балансе Росприроднадзора. Перед Росприроднадзором стоят задачи госконтроля в области природопользования и охраны окружающей среды во внутренних морских водах, территориальном море, на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне России, но соответствующих современным требованиям патрульных судов практически нет. В достаточно тяжелом техническом состоянии находится российский рыболовецкий флот. На сегодняшний день удельный вес судов, эксплуатируемых сверх

<sup>7</sup> ОСК консолидирует активы // Финанс, 19 марта 2009

<sup>8</sup> Д. Медведев подписал указ, согласно которому ОСК будет заниматься проведением внешнеэкономических операций // РБК, 9 июня 2010с

<sup>9</sup> Там же

<sup>10</sup> Суда поплывут по программе // Gazeta.ru, 8 ноября 2007

<sup>11</sup> Там же

<sup>5</sup> ОСК консолидирует активы // Финанс, 19 марта 2009

<sup>6</sup> Д. Медведев подписал указ, согласно которому ОСК будет заниматься проведением внешнеэкономических операций // РБК, 9 июня 2010с

нормативного срока службы, по добывающему рыбопромысловому флоту составляет около 73%, по обрабатывающему рыбопромысловому флоту – более 43% и по приемно-транспортному флоту около 75%. Подобные проблемы существуют и у речного флота. Российские транспортные компании ежегодно размещают за рубежом заказы на строительство судов на сумму около 1 миллиарда долларов. При этом доля российских производителей в объеме заказов российских судовладельцев ничтожно мала – порядка 5 процентов.

Стоящие перед судостроительной отраслью проблемы разделили на несколько групп.

Во-первых, судостроительная отрасль исторически была ориентирована на военную продукцию. Это привело к тому, что по многим параметрам гражданское судостроение сегодня не соответствует мировому уровню. Кроме того, основная база гражданского судостроения в советский период находилась на Украине.

Во-вторых, серьезный спад российской экономики начала – середины 90-х годов двадцатого века не мог не отразиться и на судостроительной отрасли. Речь идет как об отставании в технологиях, так и изношенности основных производственных фондов. Их износ по отрасли составляет более 60 процентов, а с учетом низкого технического оснащения предприятий и высокой трудоемкости производств, эти цифры будут еще ниже. В судостроительной отрасли также отсутствует комплекс для строительства наиболее востребованных гражданскими заказчиками транспортных судов водоизмещением более 100 тыс. тонн.

В-третьих, недофинансирование российской науки в указанный период значительно увеличило отставание России от развитых стран в области разработки новейших технологий в этой области. Поэтому перед российской наукой и судостроительной промышленностью встают задачи перехода к проектированию и строительству новейшей техники с помощью суперкомпьютерного моделирования.

В-четвертых, одной из первостепенных задач, которую предстоит решать, является восполнение острого дефицита квалифицированных кадров в судостроении.

Кроме сказанного, многие проблемы возникают благодаря особенностям российского законодательства. Существующая система финансирования строительства судов ставит российского производителя в заведомо худшие условия. Например, значительная часть финан-

сирования строительства судна идет на закупку оборудования с применением импортных комплектующих, не имеющих аналогов в России. А поставка этого оборудования облагается не только НДС, но и таможенной пошлиной. Стоимость кредитования этих производств тоже не самая привлекательная для производства. В результате, строительство корабля обходится достаточно дорого. То есть, фактически отсутствуют равные экономические условия по сравнению с зарубежными странами. А выравнивание этих экономических условий могло бы, позволить российским судостроителям конкурировать в секторе судов дедвейтом от 47 тыс. до 75 тыс. тонн. В связи с этим, как было отмечено выше, некоторые меры государством все же предпринимаются для выхода из сложившегося положения. Будем надеяться, что утвержденная Министерством промышленности и энергетики Российской Федерации программа «Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу» повысит конкурентоспособность отечественного судостроения. А ее цели, касающиеся создания конкурентоспособной отрасли на основе развития научно-технического потенциала, модернизации и технического перевооружения, оптимизации существующих производственных мощностей будут достигнуты. Предусмотрено три этапа реализации этой стратегии.

На первом этапе уже предусмотрено реформирование нормативно-правовой базы, проводится реструктуризация судостроительной отрасли, начата разработка новых технологий, определяется перечень перспективных проектов.

На 2008-2010 годы были утверждены правила субсидирования затрат на уплату процентов по кредитам на закупку и лизинг судов российской постройки. Федеральным бюджетом предусмотрено выделение средств для капитализации ОАО «ОСК» в целях реализации проектов лизинга судов отечественной постройки.

Предусмотрены также субсидии российским судовладельцам на возмещение части затрат на уплату лизинговых платежей на приобретение судов, изготовленных на российских верфях, и субсидии организациям транспортного и рыбохозяйственного комплексов на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, на закупку судов, изготовленных на российских верфях.

В рамках второго этапа реализации

Стратегии запланированы модернизация и техническое перевооружение предприятий отрасли, начало строительства основных перспективных кораблей и судов, развертывание работ по освоению шельфа и Северному морскому пути. Предполагается также увеличить годовой объем выпуска продукции российского судостроения к 2015 году почти в два раза.

На третьем этапе реализации Стратегии (2020 и последующие годы) объемы выпущенной продукции должны увеличиться в 3 раза, а экспорт гражданской продукции достичь два процента от мировых продаж. [10]

Основной задачей указанной программы является завоевание российским гражданским судостроением к 2016 году значительной доли внутреннего и мирового рынка продаж за счет развития научно-технического и проектного потенциала и создания условий для выпуска конкурентоспособной гражданской морской техники.

Для этого предусмотрено создать опережающий научно-технологический задел для разработки перспективной морской техники, осуществить модернизацию, техническое перевооружение и развитие научно-экспериментальной, стендовой, проектной и испытательной баз, совершенствовать кооперацию и диверсификацию производства.

На совещании о перспективах развития гражданского судостроения в России, проведенном 30 августа 2013 года Президентом РФ во Владивостоке, было указано на трудности выполнения поставленной задачи в этой области. Дело в том, что Заказчики, которые приходят на российские заводы, не могут получить четких гарантий по срокам, по стоимости, по качеству продукции. Естественно, что компании не хотят нести такие риски и делают выбор в пользу иностранной продукции. Как следствие этого то, что суда, заказываются в Китае, Корею и в других странах. Контрактные условия у этих производителей зафиксированы, выполняются, и никто при этом не ссылается на объективные или субъективные трудности и обстоятельства, цены у них фиксированные, тарифы не меняются, никто не жалуется на поставки стали или комплектующее оборудование.

Такую практику, строгую контрактную технологическую дисциплину было предложено внедрять и на российских предприятиях, чтобы работать с российскими верфями было удобно и выгодно. [10]

В выступлении Президента РФ было от-

мечено, что крупнейшие российские компании «Роснефть», «Газпром», «Совкомфлот» формируют солидный перспективный портфель заказов, рассчитанный до 2030 года. Этим компаниям понадобятся суда, которые потребуются при освоении шельфовых месторождений, при активном использовании Северного морского пути. По предварительным оценкам, этот портфель заказов выглядит так: до 2030 года России может потребоваться 512 судов, их общая стоимость – 6,5 триллиона рублей. Чтобы получить эти заказы, воплотить их в реальные контракты, российским судостроителям необходимо приложить максимум усилий. И, прежде всего, Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) должна определить генеральный путь своего развития, а именно, номенклатуру гражданских судов, где будут использованы накопленный опыт и эффективные наработки, и возможность реализации конкурентных преимуществ отрасли.

Российские морские суда имеют устойчивые конкурентные преимущества в сегменте ледового класса, класса «река–море». Российская продукция успешно соперничает с иностранными производителями в таких нишах, как производство буровых платформ, геолого-разведочные суда, суда, связанные со снабжением. Это признают и заказчики, и зарубежные конкуренты.

С учетом структуры экспорта России необходимо расширять производство новых типов судов, прежде всего таких, как контейнеровозы и газовозы, которые потребуются в ближайшее время. Перенимая зарубежный опыт, следует создавать технологические альянсы с ведущими мировыми производителями этой продукции. Одним из ключевых ориентиров деятельности корпорации должно стать снижение издержек и повышение собственной эффективности, сокращение разрыва в затратах на российских и на зарубежных верфях, которые у российских производителей в три, в четыре раза выше, чем у мировых лидеров. [9]

На совещании было также отмечено, что развитие гражданского судостроения зависит от многих макроэкономических показателей в экономике. На глобальном рынке в соответствии с приоритетами, которые обозначены в утвержденной государственной программе, необходимо закрепить лидирующие позиции в наиболее привлекательных нишах. И речь в первую очередь идет о наукоемких судах, морской технике ледового класса, где российские компетенции наиболее сильны.

В рамках принятой программы развития судостроения до 2030 года делаются попытки объединить всю судостроительную отрасль под эгидой ОСК, но будущее пока довольно туманно. В основном отрасль существует за счет оборонных госзаказов. На этом фоне в лучшем положении находится речное судоходство, поскольку там больше возможностей для проявления свободной конкуренции в связи с меньшим количеством госзаказов. В морском коммерческом флоте есть большая вероятность наладить производство судов-газовозов для нужд госпредприятий, и в настоящее время развернуто масштабное строительство верфи на Дальнем Востоке для этих целей.

Развитие судостроительной отрасли в России крайне необходимо для освоения Арктики. Без развитой, конкурентоспособной судостроительной отрасли страны невозможно будет освоение богатств Арктики, а самое главное то, что Россия пока имеет конкурентные преимущества в этом направлении. По оценке и прогнозам ряда авторитетных учёных, Арктика может стать практически свободной ото льда уже через 30 лет. С одной стороны, это ведёт к открытию новых морских путей. Так, в 2007 г. Северо-Западный проход у берегов Северной Америки неожиданно стал судоходным. Он считается самым коротким морским путём из Европы в Азию и его использование позволит сократить расходы на перевозки грузов. По различным оценкам экспертов, в ближайшие десятилетия главная арктическая магистраль России Северный морской путь – может быть открыт в течение 120 дней в году (вместо нынешних 30). Данный факт может резко изменить глобальную транспортную систему в мире, при этом резко возрастает геополитическая роль приполярных стран, контролирующих морское судоходство в Северном Ледовитом Океане. Таяние льдов облегчит, с другой стороны, доступ к огромным запасам минеральных богатств Арктики – одной из последних нетронутых кладовых планеты. До сих пор никто в мире не отважился назвать даже приблизительную цифру запасов нефти и газа, которые находятся в полярных недрах, но то, что запасы углеводородов, которые таит в себе Арктика, огромны, не оспаривает ни один эксперт с мировым именем. Но на сегодня превратить Арктику в настоящее эльдорадо мешают три основных проблемы: льды, которые затрудняют доступ к месторождениям, и во многом связанная с

этим высокая дороговизна добычи полярных углеводородов; недостаточный уровень технологий их освоения; отсутствие у стран законодательной базы по Арктике. Однако льды уходят, с технологией тоже проблем не будет, а над законодательной базой будут работать все заинтересованные в этом страны. [11] А с учетом того, что в освоении природных богатств Арктики заинтересованы многие страны, предоставление услуг Россией по перевозке будет дополнительным стимулом для развития судостроительной отрасли.

### Литература

1. Государственная программа Российской Федерации «Развитие судостроения на 2013-2030 годы [http://www.minpromtorg.gov.ru/ministry/fcp/6\\_15/01/2014](http://www.minpromtorg.gov.ru/ministry/fcp/6_15/01/2014)
2. <http://worldoceanreview.com/en/worldoceanreview/transport/global-shipping/> (5.12.2013).
3. Программа курса «Международные транспортные операции. Автор: Гудин Ю.Г., Редактор: Александрова Л.И. (5.12.2013).
4. <http://www.alphaliner.com/top100/index.php> (5.12.2013).
5. <http://www.textainer.com/> (5.12.2013).
6. <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/history-of-containerization> (5.12.2013).
7. [http://www.imo.org/Knowledge\\_Centre/Ships\\_And\\_Shipping\\_Facts\\_And\\_Figures/The\\_Role\\_and\\_Importance\\_of\\_Documents/International%20Shipping%20-%20Facts%20and%20Figures.pdf](http://www.imo.org/Knowledge_Centre/Ships_And_Shipping_Facts_And_Figures/The_Role_and_Importance_of_Documents/International%20Shipping%20-%20Facts%20and%20Figures.pdf) (5.12.2013).
8. <http://www.industryleadersmagazine.com/global-shipbuilding-industry-making-changes-to-stay-afloat/> (5.12.2013).
9. [http://www.transrussia.net/news/NewsText\\_.aspx?nid=4547&uid=38852ba6-f5d7-468d-a92e-0a1ddfbeba71](http://www.transrussia.net/news/NewsText_.aspx?nid=4547&uid=38852ba6-f5d7-468d-a92e-0a1ddfbeba71)
10. <http://kremlin.ru/news/1910716.01> дата обращения 2014-01-16
11. Б.М. Усвяцов, Битва за арктику только откладывается.
12. <http://shipbuilding.ru/rus/overviews/building/> дата обращения 17.01 2014
13. Инновационная политика в обеспечении конкурентоспособности бизнес - структур СНГ. Евразийский международный научно-аналитический журнал «Проблемы современной экономики» №4 (40) 2011. С 45-49

Статья поступила в редакцию 07.01.2014