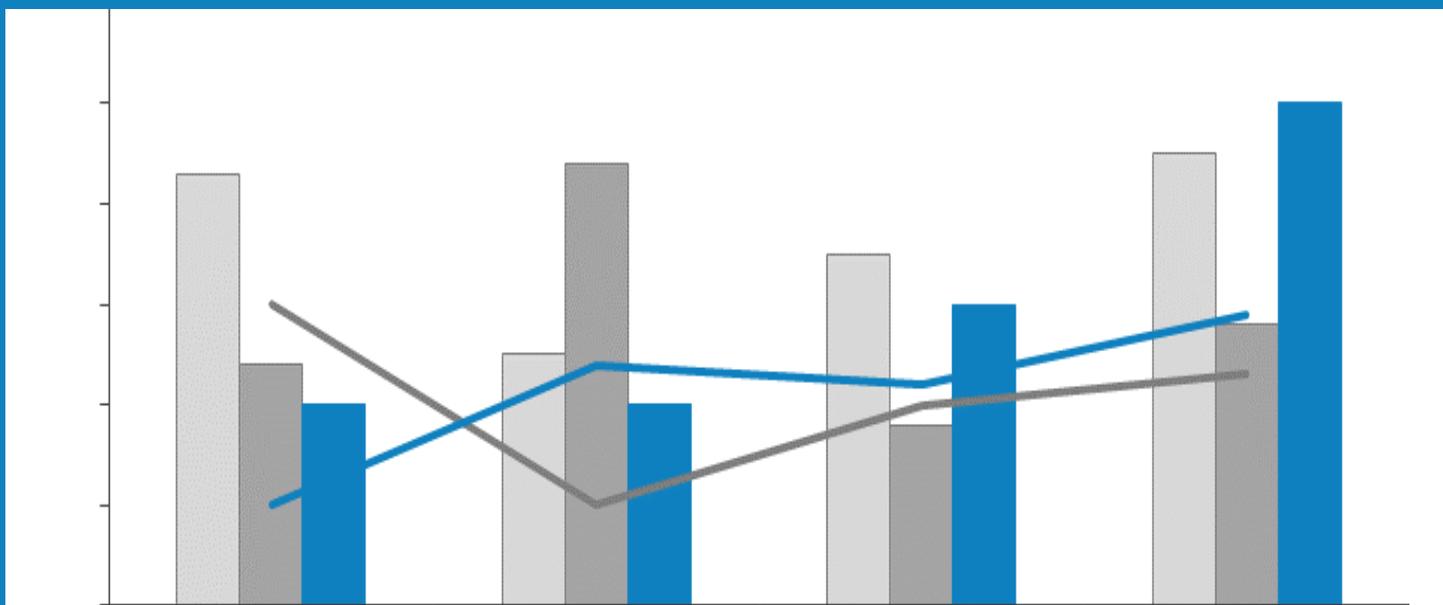




Аналитический отчет DISCOVERY RESEARCH GROUP

Анализ рынка гражданского судостроения в России



Агентство DISCOVERY Research Group было создано в 2005 г. За годы работы нашими клиентами стали тысячи компаний. Со списком клиентов можно ознакомиться тут: <http://www.drgroup.ru/clients.html>

Наши клиенты, в том числе - крупнейшие мировые корпорации, выражают благодарность агентству за проведенные исследования <http://www.drgroup.ru/reviews.html>

Почему маркетинговые исследования выгоднее покупать у нас?

1. Мы используем максимально полный набор источников,

который можно использовать в рамках кабинетного исследования, включая экспертные интервью с игроками рынка, результаты обработки баз данных ФТС РФ, данные ФСГС РФ (Росстата), профильных государственных органов и многие другие виды источников информации.

2. Мы обновляем исследование на момент его приобретения.

Таким образом, вы получаете обзор рынка по состоянию на самый последний момент. Наши отчеты всегда самые свежие на рынке!

3. Мы максимально визуализируем данные

путем формирования таблиц и построения диаграмм. Это позволяет клиентам тратить меньше времени на анализ данных, а также использовать подготовленные нами графики в собственных документах. Естественно, при этом очень много выводов дается в текстовом виде, ведь далеко не всю информацию можно представить в виде таблиц и диаграмм.

4. Все наши отчеты предоставляются клиентам в форматах Word и Excel,

что позволяет Вам в дальнейшем самостоятельно работать с отчетом, используя данные любым способом (изменять, копировать и вставлять в любой документ).

5. Мы осуществляем послепродажную поддержку

Любой клиент после приобретения отчета может связаться с нашим агентством, и мы в кратчайшие сроки предоставим консультацию по теме исследования.

Методология проведения исследований

Одним из направлений работы агентства DISCOVERY Research Group является подготовка *готовых исследований*. Также такие исследования называют *инициативными*, поскольку агентство самостоятельно инициирует их проведение, формулирует тему, цель, задачи, выбирает методологию проведения и после завершения проекта предлагает результаты всем заинтересованным лицам.

Мы проводим исследования рынков России, стран СНГ, Европы, США, некоторых стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Основным предназначением *готовых исследований* является ознакомление участников рынка – производителей, импортеров, дистрибьюторов, клиентов, всех заинтересованных лиц, – с текущей рыночной ситуацией, событиями прошлых периодов и прогнозами на будущее. *Хорошее готовое исследование должно быть логически выстроенным и внутренне непротиворечивым, емким без лишней малоприменимой информации, точным и актуальным, давать возможность быстро получить нужные сведения.*

РЫНОЧНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Хорошее готовое исследование должно отражать данные обо всех ключевых рыночных показателях, а значит содержать в себе информацию:

- об объеме, темпе роста и динамике развития производства, импорта и экспорта, и самого рынка;
- о различных сценариях прогноза ключевых показателей рынка в натуральном и стоимостном выражении;
- о структуре потребления;
- об основных сегментах рынка и ключевых отраслях;
- о ключевых тенденциях и перспективах развития рынка в ближайшие несколько лет;
- о ключевых факторах, определяющих текущее состояние и развитие рынка;
- о потребительских свойствах различных товарных групп;
- о рыночных долях основных участников рынка;
- о конкурентной ситуации на рынке;
- о финансово-хозяйственной деятельности участников рынка;
- иногда проводится мониторинг цен и определяется уровень цен на рынке;
- и др.

ИСТОЧНИКИ ИНФОРМАЦИИ

Для того, чтобы клиент получил максимально детальное представление об анализируемом рынке мы используем все доступные источники информации:

1. Базы данных Федеральной Таможенной службы РФ, ФСГС РФ (Росстат).
2. Материалы DataMonitor, EuroMonitor, Eurostat.
3. Печатные и электронные деловые и специализированные издания, аналитические обзоры.
4. Ресурсы сети Интернет в России и мире.
5. Экспертные опросы.
6. Материалы участников отечественного и мирового рынков.
7. Результаты исследований маркетинговых и консалтинговых агентств.
8. Материалы отраслевых учреждений и базы данных.
9. Результаты ценовых мониторингов.
10. Материалы и базы данных статистики ООН (United Nations Statistics Division: Commodity Trade Statistics, Industrial Commodity Statistics, Food and Agriculture Organization и др.).
11. Материалы Международного Валютного Фонда (International Monetary Fund).
12. Материалы Всемирного банка (World Bank).
13. Материалы ВТО (World Trade Organization).
14. Материалы Организации экономического сотрудничества и развития (Organization for Economic Cooperation and Development).
15. Материалы International Trade Centre.
16. Материалы Index Mundi.
17. Результаты исследований DISCOVERY Research Group.

Очевидно, что использование большего числа источников позволяет исследователю, во-первых, собирать максимальный объем доступной информации, дополнять информацию из одних источников информацией из других источников, во-вторых, производить перекрестную проверку получаемых сведений.

Периодические печатные и цифровые СМИ подвержены влиянию участников рынка. При анализе необходимо внимательно сравнивать оценки разных показателей, предоставленных различными игроками. В базах данных ФТС РФ декларанты (импортеры и экспортеры) зачастую занижают импортную и экспортную цены. Кроме этого, многие источники не имеют возможности объективно и полно собирать всю необходимую информацию о рынке. Например, ФСГС РФ (Росстат) ведет учет сведений об объемах выпуска продукции не по всем кодам, существующим в классификаторе кодов ОКПД (общероссийский классификатор продукции по видам экономической деятельности). Следовательно, часть информации приходится получать из дополнительных источников.

В силу вышеназванных причин очень важно использовать максимально широкий круг источников информации.

ОБРАБОТКА БАЗ ДАННЫХ И ПРОГРАММНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

При этом сбор информации – это лишь полдела. Важно *правильно обработать базы данных и рассчитать значения требующихся показателей*. Для этого нужны высокая квалификация и опыт работы в программах Access, Excel, SPSS. Наши специалисты обладают этими качествами.

Кроме того, за годы работы специалистами агентства DISCOVERY Research Group разработаны *собственное специальное программное обеспечение и алгоритмы обработки различных баз данных*, в т.ч. баз данных ФТС РФ. Это позволяет производить более точные расчеты за меньший период времени, экономя тем самым деньги Клиента. *При желании вы можете ознакомиться с ними.*

Наши Клиенты получают возможность оперировать более точными оценками всевозможных рыночных показателей, более обоснованно оценивать позиции своей компании, прогнозировать объемы собственных продаж и продаж конкурентов!!!

Этот отчет был подготовлен **DISCOVERY Research Group** исключительно в целях информации. **DISCOVERY Research Group** не гарантирует точности и полноты всех сведений, содержащихся в отчете, поскольку в некоторых источниках приведенные сведения могли быть случайно или намеренно искажены. Информация, представленная в этом отчете, не должна быть истолкована, прямо или косвенно, как информация, содержащая рекомендации по дальнейшим действиям по ведению бизнеса. Все мнение и оценки, содержащиеся в данном отчете, отражают мнение авторов на день публикации и могут быть изменены без предупреждения.

DISCOVERY Research Group не несет ответственности за какие-либо убытки или ущерб, возникшие в результате использования любой третьей стороной информации, содержащейся в данном отчете, включая опубликованные мнения или заключения, а также за последствия, вызванные неполнотой представленной информации. Информация, представленная в настоящем отчете, получена из открытых источников. Дополнительная информация может быть представлена по запросу.

Этот документ или любая его часть не может распространяться без письменного разрешения **DISCOVERY Research Group** либо тиражироваться любыми способами.

ВАЖНО!

Задачи, поставленные и решаемые в настоящем отчете являются общими и не могут рассматриваться как комплексное исследование рынка того или иного товара или услуги. Для решения специфических задач необходимо проведение Ad hoc исследования, которое в полной мере будет соответствовать потребностям бизнеса.

Основное направление деятельности **DISCOVERY Research Group** – проведение маркетинговых исследований полного цикла в Москве и регионах России, а также выполнение отдельных видов работ на разных этапах реализации исследовательского проекта.

Также **DISCOVERY Research Group** в интересах Заказчика разрабатывает и реализует PR-кампании, проводит конкурентную разведку с привлечением соответствующих ресурсов.

Специалисты агентства обладают обширными знаниями в маркетинге, методологии, методике и технике маркетинговых и социологических исследований, экономике, математической статистике и анализе данных.

Специалисты агентства являются экспертами и авторами статей в известных деловых и специализированных изданиях, среди которых Коммерсантъ, Ведомости, Эксперт РБК, Профиль и ряд других.

Агентство **DISCOVERY Research Group** является партнером РИА «РосБизнесКонсалтинг» и многих других Интернет-площадок по продаже отчетов готовых исследований.

Содержание

Содержание	8
Список таблиц и диаграмм	12
Таблицы:	12
Диаграммы:	13
Резюме	15
Глава 1. Методология исследования	16
Объект исследования	16
Цель исследования	16
Задачи исследования.....	16
Метод сбора и анализа данных	16
Источники получения информации	17
Объем и структура выборки.....	17
Глава 2. Общая характеристика отрасли строительства судов гражданского назначения в России	18
Значение отрасли.....	18
Классификация гражданских судов по основному назначению	19
Классификация пассажирских судов.....	24
<i>Круизные суда</i>	24
<i>Океанские и морские лайнеры</i>	24
<i>Речные суда дальнего плавания</i>	24
<i>Круизные паромы</i>	25
<i>Теплоходы</i>	25
<i>Яхты</i>	25
Глава 3. Структура судостроительной промышленности России	26
Глава 4. Мировой рынок судостроения	27
<i>Состояние рынка</i>	27
<i>Прогноз</i>	27
Глава 5. Состояние судостроения в России.....	29
Общая характеристика	29
<i>Ключевые направления развития гражданского судостроения в России</i>	30
Гражданское судостроение (промышленное)	30
Реестр списанных судов	31
Реестр действующих судов	33
Топ-5 проектов	35
<i>Проект 1743, тип Омский</i>	36

<i>Проект 1288, тип Пулковский меридиан</i>	37
<i>Проект 503, тип Альпинист</i>	37
<i>Тип Маяк, проект 502ЭМ, тип Василий Яковенко</i>	37
<i>Проект 1328, тип Балтика</i>	37
Сегмент пассажирских судов	37
<i>Морские круизные и пассажирские теплоходы и дизель-электроходы пассажирские</i>	39
<i>Пароход пассажирский</i>	41
<i>Речные теплоходы и дизель-электроходы пассажирские</i>	39
<i>Морские пассажирские суда прибрежного плавания</i>	41
<i>Паромы (накатные-пассажирские бескоечные)</i>	41
<i>Речные круизные и пассажирские</i>	Ошибка! Закладка не определена. 57
<i>Суда на воздушной подушке</i>	41
<i>Суда на подводных крыльях</i>	41
<i>Глиссирующие суда</i>	41
Топ-5 проектов	41
<i>Тип Москва (проекты Р-51, Р-51Э, Р-51ЭА, 1900)</i>	42
<i>Тип Москвич (М, С, Т, ПТ) (проекты 515, 544, М-21Т)</i>	42
<i>Тип ОМ (проекты 623, 935А, 252П, 950, 935, 780, 780-03, 780-03-1570)</i>	42
<i>Тип МО (проекты 873, 873А, 839, 839А, 839А-03, 839А/1569)</i>	42
<i>Тип ПС (ПТ, ПЭС, РП, ПП) (проекты 792, Р-13, 792А)</i>	42
Глава 6. Основные производственные результаты судостроительной промышленности России	43
<i>Спущенные на воду суда российского производства в 2014 году</i>	45
<i>Спущенные на воду суда российского производства в 2015г.</i>	47
<i>Спущенные на воду суда российского производства в 2016г.</i>	47
<i>Спущенные на воду суда российского производства в 2017 г.</i>	47
Глава 7. Факторы развития рынка гражданских судов в России	48
Факторы, препятствующие развитию гражданского судостроения	48
<i>Низкое качество создаваемой продукции.</i>	48
<i>Высокая стоимость создаваемой техники.</i>	48
Факторы, способствующие развитию гражданского судостроения	48
<i>Совершенствование работы Российского международного реестра судов (РМРС)</i>	48
<i>Введение федерального закона о поддержке судостроения</i>	48

<i>Программа по субсидированию кредитных ставок и лизинговых платежей при закупке флота</i>	48
<i>Стимулирующие меры по обновлению флота</i>	48
<i>Развитие системы образования</i>	48
Глава 8. Государственная политика в сфере гражданского судостроения	50
Государственная программа «Развитие судостроения на 2013-2030 годы»	50
ФЦП "Развитие гражданской морской техники"	51
<i>Описание Программы</i>	51
<i>Мероприятия программы</i>	52
<i>Результативность программы</i>	55
Прочие результаты государственной политики в области судостроения	58
Глава 9. Основные события, тенденции и перспективы развития рынка гражданского судостроения в России	59
В Саратовской области строится уже второй теплоход	59
Судостроительный завод "Вымпел" создал оператора пассажирских перевозок	59
Россия начала строить круизные лайнеры	59
Состояние внутреннего водного туризма	59
Судостроительный комплекс "Звезда", который строят "Роснефть" и Газпромбанк, рискует остаться без заказов "Газпрома" и НОВАТЭКа	59
Строить суда за границей судовладельцам можно будет только с разрешения правительства	59
Освоение арктического шельфа	59
Прогнозы	59
<i>Оптимистичный прогноз</i>	59
<i>Пессимистичный прогноз</i>	59
Глава 10. Профили крупнейших судостроительных компаний России	60
Сегмент гражданского судостроения (в целом)	60
<i>Объединенная судостроительная корпорация</i>	60
<i>Laky Verf (Шлиссельбург, Ленинградская область)</i>	63
<i>ЗАО «Ахтубинский судостроительно-судоремонтный завод» (Ахтубинск)</i>	63
<i>ОАО «Балтийский Завод» (Санкт-Петербург)</i>	63
<i>ООО «Верхнекамская Строительная Компания» (Пермь)</i>	63
<i>ЗАО «Волжский судостроительно-судоремонтный завод» (Волжский, Волгоградская область)</i>	63
<i>ОАО «Выборгский судостроительный завод» (Ленинградская область)</i>	63
<i>ОАО «Завод Нижегородский Теплоход» (Бор, Нижегородская область)</i>	63
<i>ОАО «Дальневосточный завод Звезда» (Большой Камень)</i>	63

ОАО «Костромской судостроительно-судоремонтный завод» (Кострома)	63
ОАО «Завод Красное Сормово» (Нижний Новгород)	64
ОАО «Судостроительный завод «Красные Баррикады» (Астраханская область) ..	64
ОАО «Лотос» (Нариманов, Астраханская область).....	64
ООО «Морской судостроительный завод – 2» (Астрахань)	64
ОАО «Окская судовой верфь» (Навашино, Нижегородская область)	64
ОАО «Ленинградский судостроительный завод «Пелла» (Ленинградская область)	64
ОАО «Производственное объединение «Севмаш» (Северодвинск).....	64
ОАО «Судостроительный завод им. Октябрьской революции» (Благовещенск)	64
ОАО «Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» (Калининград) . Ошибка! Закладка не определена.	149
Сегмент пассажирского судостроения	64
ООО «Верфь братьев Нобель» (Рыбинск, Ярославская область)	64
ОАО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького» (Республика Татарстан)	64
ОАО «Костромской судомеханический завод» (Кострома)	64
ОАО «Красноярская судостроительная верфь» (Красноярск).....	64
ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод» (Москва)	64
ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» (Шлиссельбург)	64
ООО «Самусьский судостроительный и судоремонтный завод» (Самусь, Томская область).....	64
ОАО «Сосновский судостроительный завод» (Сосновка, Кировская область)	64
ОАО «Средне-Невский судостроительный завод» (Санкт-Петербург).....	64
ГУП «Хабаровский судостроительный завод» (Хабаровск)	64
ОАО «Ярославский судостроительный завод» (Ярославль) Ошибка! Закладка не определена.	157

Список таблиц и диаграмм

Отчет содержит 24 таблицы и 37 диаграмм.

Таблицы:

Таблица 1. Основные сегменты продукции судостроительной промышленности России и место расположения верфей, осуществляющих строительство судов.

Таблица 2. Результаты SWOT-анализа ведущих игроков на рынке мирового судостроения

Таблица 3. Срок списания гражданских судов российского производства, шт.

Таблица 4. Географическое расположение приписки списанных гражданских судов российского производства, шт.

Таблица 5. Возрастная структура действующих гражданских судов российского производства, шт.

Таблица 6. Географическое расположение приписки действующих гражданских судов в России, шт.

Таблица 7. Проекты, по которым были произведены действующие гражданские суды в России, шт.

Таблица 8. Структура пассажирских судов в России по видам, шт.

Таблица 9. Структура произведенных пассажирских судов в России по региону приписки, шт.

Таблица 10. Структура произведенных речных пассажирских теплоходов и дизель-электроходов в России по проектам, шт., %

Таблица 11. Структура произведенных морских пассажирских судов прибрежного плавания в России по проектам, шт., %

Таблица 12. Структура произведенных паромов в России по проектам, шт., %

Таблица 13. Структура произведенных речных круизных и пассажирских судов в России по проектам, шт., %

Таблица 14. Структура произведенных пассажирских судов на воздушной подушке в России по проектам, шт., %

Таблица 15. Структура произведенных пассажирских судов на подводных крыльях в России по проектам, шт., %

Таблица 16. Структура произведенных глиссирующих скоростных судов в России по проектам, шт., %

Таблица 17. Структура произведенных пассажирских судов в России по проектам, шт., %

Таблица. Стоимость сданных гражданских судов в России, млрд. руб., % прироста

Таблица 18. Суда российского производства, спущенные на воду, верфь-изготовитель, заказчик.

Таблица 19. Суда российского производства, спущенные на воду, верфь-изготовитель, заказчик.

Таблица 20. Суда российского производства, спущенные на воду, верфь-изготовитель, заказчик.

Таблица 21. Суда российского производства, спущенные на воду, верфь-изготовитель, заказчик.

Таблица 22. Заключенные контракты в рамках ФЦП в России по направлениям, шт. и млн. руб.

Таблица 23. Количество выполненных НИОКР по годам в разрезе технологических направлений, шт.

Таблица 24. Структура Объединенной судостроительной корпорации.

Диаграммы:

Диаграмма 1. Динамика новых заказов на постройку судов в мире, шт.

Диаграмма 2. Заявленная российскими заказчиками потребность на продукцию судостроения на период до 2030 г., млрд. руб.

Диаграмма 3. Структура судов гражданского назначения российского производства, %

Диаграмма 4. Структура списанных судов гражданского назначения российского производства по срокам списания, %

Диаграмма 5. Географическое расположение приписки списанных гражданских судов российского производства, %

Диаграмма 6. Возрастная структура действующих гражданских судов российского производства, %

Диаграмма 7. Географическое расположение приписки действующих гражданских судов в России, %

Диаграмма 8. Структура действующих гражданских судов российского производства по проектам, %

Диаграмма 9. Структура пассажирских судов в России по видам, %

Диаграмма 10. Возрастная структура пассажирских судов в России, %

Диаграмма 11. Возрастная структура речных пассажирских теплоходов и дизель-электроходов в России, %

Диаграмма 12. Возрастная структура морских пассажирских судов прибрежного плавания в России, %

Диаграмма 13. Возрастная структура бескочных накатных-пассажирских паромов в России, %

Диаграмма 14. Возрастная структура речных круизных и пассажирских судов в России, %

Диаграмма 15. Возрастная структура пассажирских судов на воздушной подушке в России в 2017 г., %

Диаграмма 16. Возрастная структура пассажирских судов на подводных крыльях в России в 2017 г., %

Диаграмма 17. Структура произведенных пассажирских судов в России по проектам, %

Диаграмма 18. Стоимость сданных гражданских судов в России, млрд. руб., % прироста

Диаграмма 19. Количество гражданских судов российского производства, спущенные на воду, шт.

Диаграмма 20. Структура судов российского производства, спущенные на воду по видам, %.

Диаграмма 21. Суда гражданского назначения российского производства, спущенные на воду в 2014 году по видам, шт.

Диаграмма 22. Катера российского производства, спущенные на воду, по производителям, шт.

Диаграмма 23. Военные суда российского производства, спущенные на воду, по производителям, шт.

Диаграмма 24. Суда гражданского назначения российского производства, спущенные на воду в 2015г. по видам, шт.

Диаграмма 25. Военные суда российского производства, спущенные на воду, по производителям, шт.

Диаграмма 26. Катера российского производства, спущенные на воду, по производителям, шт.

Диаграмма 27. Буксиры российского производства, спущенные на воду, по производителям, шт.

Диаграмма 28. Суда гражданского назначения, спущенные на воду по видам, шт.

Диаграмма 29. Катера российского производства, спущенные на воду, по производителям, шт.

Диаграмма 30. Буксиры российского производства, спущенные на воду, по производителям, шт.

Диаграмма 31. Военные корабли, спущенные на воду, по производителям, шт.

Диаграмма 32. Суда гражданского назначения российского производства, спущенные на воду по видам, шт., %

Диаграмма 33. Катера российского производства, спущенные на воду по производителям, шт.

Диаграмма 34. Военные корабли российского производства, спущенные на воду по производителям, шт.

Диаграмма 35. Буксиры, спущенные на воду по производителям, шт.

Диаграмма 36. Заключенные контракты в рамках ФЦП в России по направлениям, млн. руб.

Диаграмма 37. Структура ОАО «Пелла».

Резюме

Мировой рынок гражданского судостроения прошел стадию насыщения и в 2013—2016 г. колеблется вокруг около 340 млрд. долларов и дедвейта около 170 млн. тонн.

Доля российских судостроителей в мировом рынке составляет около 10% по дедвейту или около 20% по стоимости тех судов гражданского флота, которые заказываются российскими судовладельцами.

Заявленная российскими заказчиками потребность на продукцию судостроения к 2030 г. достигает 90 млрд. руб., пик приходится на 2018г. – 500 млрд. руб.

По данным Российского морского регистра судоходства, в период с 1905 по 2017 г. в России было построено и спущено на воду 7 886 гражданских судна. На 2017 г. 54,1% из них списано, остальных 45,9% до сих пор осуществляют деятельность.

31,0% действующих гражданских судов имеют возраст от 31 до 40 лет, ещё 30,5% находятся в диапазоне от 21 до 30 лет. 39 судов имеют возраст менее года - эти суда были построены в 2017 г.

По данным, на 2017 г. действуют 2 074 пассажирских судна. Ключевую долю – 55,6% занимают местные речные теплоходы и дизель-электроходы пассажирские. Средний возраст действующих пассажирских судов в 2017 г. достигает отметки 38,8 лет. В возрастной структуре преобладают суда в возрасте более 50 лет (34,5 % от общего количества пассажирских судов), на втором месте – пассажирские суда от 31 до 40 лет (17,5%).

По оценкам экспертов, в 2014 г. совокупная стоимость произведенных в России гражданских судов составила 59,8 млрд. руб., в 2015 г. данный показатель резко упал на 67% и составил 79,9 млрд. руб. Совокупная стоимость гражданских судов, сданных на российских верфях, в 2016 г. составила 34,4 млрд. руб.

По данным Discovery Research Group, всего за 2014 было спущено 92 корабля российского производства, что в 15 раз выше показателя 2013 года. За 2015 год было спущено на воду 84 корабля российского производства, что на 8,7% ниже показателя 2014 года. За 2016 год было спущено 82 корабля, в 2017 – 88 кораблей.

Глава 1. Методология исследования

Объект исследования

Рынок гражданского судостроения в России.

Цель исследования

Текущее состояние и перспективы развития рынка гражданского судостроения в России.

Задачи исследования

1. Мировой рынок судостроения
2. Объем, темпы роста и динамика развития рынка гражданского судостроения в России
3. Структура судостроительной промышленности в России
4. Основные события, тенденции и перспективы развития рынка (в ближайшие несколько лет) гражданского судостроения в России.
5. Факторы, определяющие текущее состояние и развитие рынка гражданского судостроения в России.
6. Факторы, препятствующие росту рынка гражданского судостроения в России.
7. Государственная политика в сфере гражданского судостроения
8. Ключевые игроки на рынке гражданского судостроения в России

Метод сбора и анализа данных

Основным методом сбора данных является мониторинг документов.

В качестве основных методов анализа данных выступают так называемые (1) Традиционный (качественный) контент-анализ интервью и документов и (2) Квантитативный (количественный) анализ с применением пакетов программ, к которым имеет доступ наше агентство.

Контент-анализ выполняется в рамках проведения Desk Research (кабинетное исследование). В общем виде целью кабинетного исследования является

проанализировать ситуацию на рынке гражданского судостроения и получить (рассчитать) показатели, характеризующие его состояние в настоящее время.

Источники получения информации

1. Базы данных Федеральной Таможенной службы РФ, ФСГС РФ (Росстат).
2. Материалы DataMonitor, EuroMonitor, Eurostat.
3. Печатные и электронные деловые и специализированные издания, аналитические обзоры.
4. Ресурсы сети Интернет в России и мире.
5. Экспертные опросы.
6. Материалы участников отечественного и мирового рынков.
7. Результаты исследований маркетинговых и консалтинговых агентств.
8. Материалы отраслевых учреждений и базы данных.
9. Результаты ценовых мониторингов.
10. Материалы и базы данных статистики ООН (United Nations Statistics Division: Commodity Trade Statistics, Industrial Commodity Statistics, Food and Agriculture Organization и др.).
11. Материалы Международного Валютного Фонда (International Monetary Fund).
12. Материалы Всемирного банка (World Bank).
13. Материалы ВТО (World Trade Organization).
14. Материалы Организации экономического сотрудничества и развития (Organization for Economic Cooperation and Development).
15. Материалы International Trade Centre.
16. Материалы Index Mundi.
17. Результаты исследований DISCOVERY Research Group.

Объем и структура выборки

Процедура контент-анализа документов не предполагает расчета объема выборочной совокупности. Обработке и анализу подлежат все доступные исследователю документы.

Глава 2. Общая характеристика отрасли строительства судов гражданского назначения в России

Значение отрасли

Судостроительная отрасль – одна из ключевых и стратегических для экономики России по многим факторам.

Протяжённость путей сообщения транспортной системы России по состоянию на начало 2012 года составляла 86 тыс. км железных дорог общего пользования, 38 тыс. км путей промышленного железнодорожного транспорта, 903 тыс. км автомобильных дорог общего пользования (в том числе 711 тыс. км дорог с твердым покрытием), 101 тыс. км внутренних водных путей, 2,5 тыс. км трамвайных путей, 485 км путей метрополитена, 4,8 тыс. км троллейбусных линий, 639 тыс. км воздушных трасс, из которых более 468 тыс. км являются международными. Таким образом, протяжённость ВВП (внутренних водных путей) России превышает сто тысяч километров, что делает водную транспортную систему одной из наиболее значимых. Из этих ста тысяч километров пути с гарантированными габаритами составляют - почти 48 тыс. км. При этом ВВП обеспечивают транспортное обслуживание 26 автономных республик, краев, национальных округов и 42 областей Российской Федерации, а также и внешнеторговые перевозки. Для многих районов крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока ВВП являются единственными транспортными коммуникациями.

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.

Классификация гражданских судов по основному назначению

- 1) Транспортные суда (в морском флоте их часто называют торговыми).
 - 1.1) пассажирские суда - предназначенные для перевозки не менее 12 пассажиров и небольшого количества срочных грузов (багаж, почта и т. п.);
 - 1.2) грузовые суда - предназначенные для перевозки различных грузов;
 - а) сухогрузные (генерального груза, сыпучего груза, лесовозы, хлопковозы, треллерные и контейнерные),
 - б) рефрижераторные (для перевозки скоропортящихся грузов)
 - в) наливные, или танкеры, перевозящие жидкие грузы наливом;
 - 1.3) грузо-пассажирские — для перевозки пассажиров и одновременно груза;
 - 1.4) лайнеры - транспортные суда линейного плавания, совершающие регулярные рейсы между двумя определенными портами (например, Ленинград — Лондон);
 - 1.5) трампы - грузовые суда, перевозящие грузы не на определенных линиях, а в любом направлении (в зависимости от потребности перевозок — бродячие суда);
 - 1.6) паромы - самоходные суда, перевозящие различные средства сухопутного транспорта и людей через водные пространства — моря, проливы, озера, реки и т. п.
- 2) Промысловые суда – суда, добывающие продукцию моря (рыбу, морских животных, водоросли и т. п.), перерабатывающие (в полуфабрикаты или готовую продукцию) и транспортирующие ее на береговые или плавучие базы.
 - 2.1) рыболовные, к которым относятся:
 - а) траулеры — суда, приспособленные для лова рыбы тралами. В зависимости от размеров, района плавания и объема трюмов их разделяют на большие морозильные рыболовные траулеры (БМРТ), суда морского и океанического рыболовства, оборудованные для полной переработки рыбы и хранения готовой продукции; большие рыболовные траулеры (БРТ), разделяющиеся на посольно-свежьевые и морозильные траулеры-рыбозаводы; средние рыболовные траулеры (СРТ), частично обрабатывающие рыбу и сдающие ее в бочках на базы; малые рыболовные траулеры (МРТ) и тралботы (ТБ) — суда,

предназначенные для тралового лова донных рыб, раков, креветок и т. п. в прибрежных районах, частичной обработки улова и доставки его в порт или на плавучие базы;

б) сейнеры — суда, приспособленные для лова рыбы кошельковым методом. Эти суда не обладают средствами первичной обработки (охлаждения) улова и механизацией работ. В зависимости от водоизмещения и связанной с этим оснащенности сейнеры также разделяют на большие, средние и малые;

в) рыболовные боты — небольшие моторные суда разнообразного типа, производящие лов рыбы различными орудиями и обеспечивающие прибрежный ставной неводный лов;

г) тунцеловные суда — однопалубные суда, предназначенные для лова рыбы — тунца ярусом и тролами;

2.2) китобойные - предназначены специально для охоты за китами (в носу у них устанавливается гарпунная пушка) и для отбуксирования китовых туш к плавучим заводам;

2.3) зверобойные — моторно-парусные суда небольшого водоизмещения, приспособленные для плавания в ледовых условиях к лежбищам морских зверей (моржей, котиков и т. п.), отбоя их и доставки туш на базу;

2.4) плавучие базы — суда, которые обслуживают промыслы в удаленных районах: принимают от рыболовных китобойных или зверобойных судов их добычу, окончательно обрабатывают ее в готовую продукцию, хранят ее в рефрижераторных трюмах, а также обеспечивают снабжение и ремонт промысловых судов, медицинское и культурно-бытовое обслуживание их личного состава;

2.5) рыбоконсервные заводы — суда, являющиеся одновременно плавучими базами и заводами, вырабатывающими консервы из продукции, добываемой промысловыми судами;

2.6) производственные рефрижераторы — суда, принимающие на промысле рыбу-сырец от добывающих судов, замораживающих ее и доставляющие в порт или на другие суда;

- 2.7) транспортные рефрижераторные суда, предназначенные для приема на промысле готовой рыбной продукции и транспортировки ее к береговым базам.
- 3) Научно-исследовательские суда - предназначаются для выполнения разнообразных научно-исследовательских работ в открытых морях и океанах. К ним относятся специально приспособленные и оборудованные надводные и подводные суда, батискафы (глубоководные снаряды, способные передвигаться под водой) и батистаты (снаряды, опускаемые с судна под воду на тросе).
- 4) Учебные суда - служат для плавательной практики и предназначены для лиц, обучающихся в учебных заведениях, готовящих плавсостав. Эти суда оборудованы специальными лабораториями, учебными кабинетами и аудиториями для практического освоения вопросов, связанных с эксплуатацией судов.
- 5) Специальные суда предназначены для обеспечения нормальной и безаварийной эксплуатации всех судов на водных пространствах. Эти суда могут быть движущимися или стояночными и в зависимости от назначения их подразделяются на гидрографические, предназначенные для изучения океанов и морей, сбора материалов для составления карт, лоций и извещений мореплавателям об изменениях обстановки на местности и т. п.
- 5.1) лоцмейстерские, поддерживающие в состоянии эксплуатации навигационные обозначения морских и рейдовых фарватеров;
- 5.2) лоцманские, доставляющие и снимающие лоцманов с судов после проводки их по фарватеру в порт или обратно;
- 5.3) плавучие маяки — суда, имеющие маячные средства (огни, радиосигналы и обозначения), стоящие на якоре и обозначающие вход на фарватер или мелкое место в открытом море;
- 5.4) водолазные боты-суда, оборудованные для обеспечения работ водолазов и подводных гидротехнических работ;
- 5.5) пожарные суда, оборудованные мощными противопожарными и отливными средствами для тушения пожаров на судах и откачки из них воды.
- б) Судоремонтные суда (судоремонтные плавучие средства) служат для выполнения всех видов судоремонта. К ним относятся:

- 6.1) плавучие мастерские — самоходные и несамоходные суда, оборудованные средствами для выполнения всех видов судоремонта;
 - 6.2) плавучие доки — несамоходные суда, приспособленные для подъема из воды плавающих судов, для их освидетельствования и выполнения работ в подводной части корпуса;
 - 6.3) плавучие подъемные краны — самоходные и несамоходные суда, имеющие грузоподъемные устройства.
- 7) Служебные суда - предназначены для выполнения разнообразных работ, связанных с обеспечением эксплуатации основных судов флота. Их можно подразделить на
- 7.1) ледоколы — суда, приспособленные для вскрытия ледяного покрова и плавания во льдах. Назначением их является обеспечение плавания судов в ледяной обстановке;
 - 7.2) буксиры — суда, обеспечивающие буксировку несамоходных или больших самоходных судов в узкостях, где эти суда не управляются;
 - 7.3) толкачи — суда, работающие на внутренних путях сообщения для передвижения несамоходных и неуправляемых судов методом их толкания;
 - 7.4) посыльные суда — мелкие самоходные суда, предназначенные для доставки на стоящие вдали от берега суда всевозможных предметов снабжения;
 - 7.5) разъездные суда — мелкие быстроходные суда, служащие для связи между берегом и судном.
- 8) Спасательные суда - служат для оказания помощи или спасения судов, терпящих бедствия в открытом море. К этим судам относятся
- 8.1) морские спасатели — суда с высокими мореходными качествами, позволяющими им в любую погоду выйти в открытое море, подойти к аварийному судну и оказать ему помощь;
 - 8.2) спасательные базы — суда, которые обслуживают более мелкие суда специального назначения при длительных спасательных работах в открытом море;

8.3) спасательные боты — мелкие мореходные суда, специально оборудованные для спасательных работ на месте аварии судна;

8.4) судоподъемные понтоны — емкости, предназначенные для подъема затонувших судов.

9) Спортивные суда - предназначены для занятий спортом.

10) Суда технического флота - служат для выполнения специальных гидротехнических работ (выем или намыв грунта); для обеспечения надлежащего состояния акваторий (территорий) портов и гаваней, каналов и фарватеров; для налива грунта на берег; для создания плотин или поднятия берегов, а также для добычи из-под воды гравия, строительного песка и других материалов. Эти суда подразделяются на:

10.1) дноуглубительные суда, оборудованные специальными приспособлениями и механизмами для подъема грунта со дна. В зависимости от способа подъема грунта эти суда, в свою очередь подразделяются на землечерпательные или черпаковые, поднимающие грунт при помощи черпаков-ковшей, собранных на замкнутой шарнирной цепи, двигающейся по наклонным направляющим. При опрокидывании черпака над водой грунт попадает в лоток и отводится в стоящее у борта грунтовозное судно;

10.2) землесосы или рефулеры, разрыхляющие грунт специальными вращающимися ножами и мощными насосами, засасывают смесь грунта с водой (пульпу) в трубу —сосун. Поднятая пульпа по отводным трубам удаляется за борт на значительные расстояния, намывая берега;

10.3) грунтовозы (шаланды) — самоходные суда с открытыми бункерами для грунта и с саморазгрузателями (откидными шлюзами в днище);

10.4) грунтовозные баржи — несамоходные суда с открытыми бункерами и саморазгружающимися шлюзами;

10.5) самопрокидывающиеся баржи — несамоходные суда, способные самостоятельно создавать крен для разгрузки грунта за борт;

10.6) грязевые и фекальные баржи — несамоходные суда, предназначенные для приема, обезвреживания и отвода в район свалки нечистот и отходов от судов, стоящих в портах и гаванях.

Классификация пассажирских судов

Конвенция SOLAS предполагает разделение пассажирских судов во всем мире на шесть основных типов, в зависимости от технических особенностей и задач, которые способно выполнять судно.

Круизные суда

К этой категории пассажирских судов можно отнести крупные пассажирские суда с большим водоизмещением и грузоподъемностью, высокими скоростными характеристиками и повышенным уровнем безопасности, которые занимаются перевозкой пассажиров по определенным международным маршрутам с заходом в заранее запланированные открытые порты с туристическими целями. Круизные лайнеры представляют собой гигантские отели на воде с большим количеством кают для пассажиров и развитой корабельной инфраструктурой, многочисленным экипажем и обслуживающим персоналом, создающим высокий уровень безопасности и жилого комфорта. Погрузку и выгрузку попутных грузов и сторонних пассажиров круиз не предполагает, а маневренность круизных судов в портовых акваториях остается проблемой – для захода в порты им часто необходима помощь маневровочных буксиров БВ и БМ, а также буксиров-толкачей БТО.

Океанские и морские лайнеры

Этот тип пассажирских судов, ранее активно перевозивший большое количество пассажиров по рейсовым маршрутам, сегодня практически устарел – другие виды транспорта (авиация) предлагают скорейшие сроки перевозки, поэтому большинство рейсовых лайнеров постепенно перепрофилировалось в лайнеры круизные. Однако по уровню безопасности, жилого комфорта и возможностям этот вид пассажирских судов по-прежнему можно считать вне конкуренции.

Речные суда дальнего плавания

Суда этого типа популярны на больших реках, имеют сравнительно большой тоннаж и способны перевозить до 1000 человек за один рейс. Однако мировой рынок услуг этих судов постепенно сокращается, и большинство их модернизируется под круизные суда-отели с каютами повышенного комфорта, предлагающие широкий спектр развлечений и отдыха на воде.

Круизные паромы

Специфический тип круизно-пассажирского водного транспорта, широко используемый на международных морских линиях средней продолжительности. Особенностью его можно считать то, что паром совмещает в себя функции круизного судна и одновременно может перевозить некоторое количество пассажиров, транспортных средств и багажа по попутным маршрутам от порта к порту. Круизные паромы вместительны, комфортабельны и безопасны, однако скоростные и маневренные характеристики у них несколько ниже, чем у океанских круизных лайнеров.

Теплоходы

Тип самоходных пассажирских судов, который способен перевозить пассажиров на международных, внутренних морских и речных линиях, на местных линиях по озерам и водоканалам. Теплоходы заменили собой пароходы, используют двигатель внутреннего сгорания на дизельном топливе, имеют высокую крейсерскую скорость и небольшую осадку, в связи с чем могут использоваться в качестве рейсового или круизного транспорта (в зависимости от оснастки и бортового оборудования). Одной из самых скоростных разновидностей сегодня считаются турбоходы.

Яхты

Пассажирские яхты на моторной или парусной тяге активно используются в кратких морских или речных круизах, могут преодолевать достаточно большие расстояния, а за счет компактных габаритов и высокой маневренности практически не имеют проблем с заходами в любой порт.

Глава 3. Структура судостроительной промышленности России

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

- судостроительные и судоремонтные предприятия;
- предприятия судового машиностроения и морского приборостроения;
- электромонтажные предприятия;
- 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, ведущие добычу углеводородного и другого сырья на морском шельфе.

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

Таблица 1. Основные сегменты продукции судостроительной промышленности России и место расположения верфей, осуществляющих строительство судов.

Название сегмента	Основной источник пополнения флота

Глава 4. Мировой рынок судостроения

Состояние рынка

Согласно одному из недавно проведенных исследований специалистами из Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики», Института статистических исследований и экономики знаний (ИСИЭЗ НИУ ВШЭ), а также из МГУ им. Ломоносова¹ (было проведена серия глубинных интервью с экспертами отрасли) решающими факторами современного состояния рынка мирового судостроения являются кризис перепроизводства и неуклонное наращивание мощностей с опорой на внутренний спрос стран-производителей. При этом мощности традиционных экспортеров остаются незагруженными. Заметную роль играет и динамика рынков (в том числе локальных) грузовых перевозок, рабочей силы, отдельных видов продукции (нефти, леса и др.).

На 2016 год в мире насчитывалось примерно верфей, способных в течение одного года построить суда общим тоннажем млн CGT (компенсированных регистровых тонн²), однако, ядро составляют верфей, обеспечивающих % объема мирового судостроения (в 2011 г. их загрузка не превышала %). Для оценки годовой производительности труда рассчитывается отношение совокупного тоннажа построенных за год судов (в CGT) к численности занятых работников верфи. Так, в Японии этот показатель составляет около CGT/чел., в Южной Корее —, в Германии —, в остальных странах ЕС —, в России — всего CGT/чел.

.....
.....
.....

Прогноз

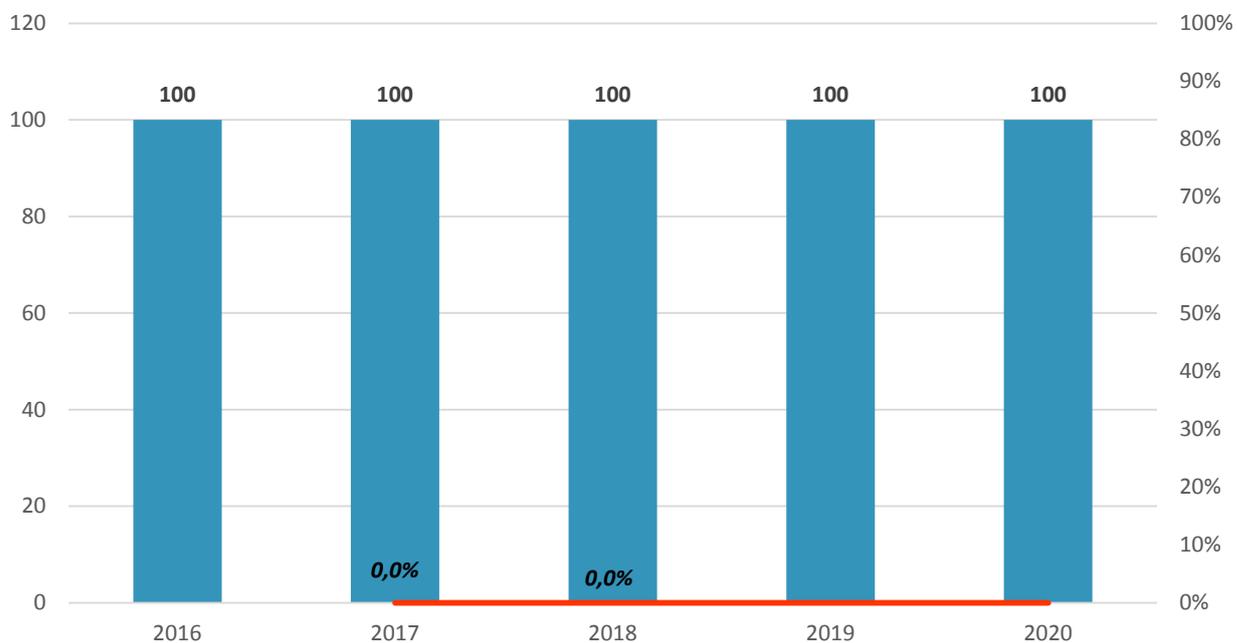
Аналитическое агентство Clarkson Research Services прогнозирует на 2017 г. количества новых заказов на постройку судов.

¹ Dekhtyaruk Y., Karyshev I., Korableva M., Velikanova N., Edelkina A., Karasev O., Klubova M., Bogomolova A., Dyshkant N. (2014) Foresight in Civil Shipbuilding — 2030. Foresight-Russia, vol. 8, no 2, pp. 30–45.

² Показатель объема работы, необходимой для строительства судна. Рассчитывается путем умножения грузоподъемности судна на коэффициент, зависящий от его конкретного типа и размера.

Согласно оценке агентства, объем портфеля новых заказов в 2016 году составила единиц, в 2017 г. они прогнозируют на ед. заказов.

Диаграмма 1. Динамика новых заказов на постройку судов в мире, шт.



Источник: Clarkson Research Services

При этом, ситуация, в которой находятся судостроительные верфи в настоящий момент, может повлечь за собой Это, в свою очередь, приведет к количества отправляемых на лом старых судов. При этом важно отметить, что уже на начало 2017 г. наблюдалась тенденция судов, отправляемых на скрап.

Глава 5. Состояние судостроения в России

Общая характеристика

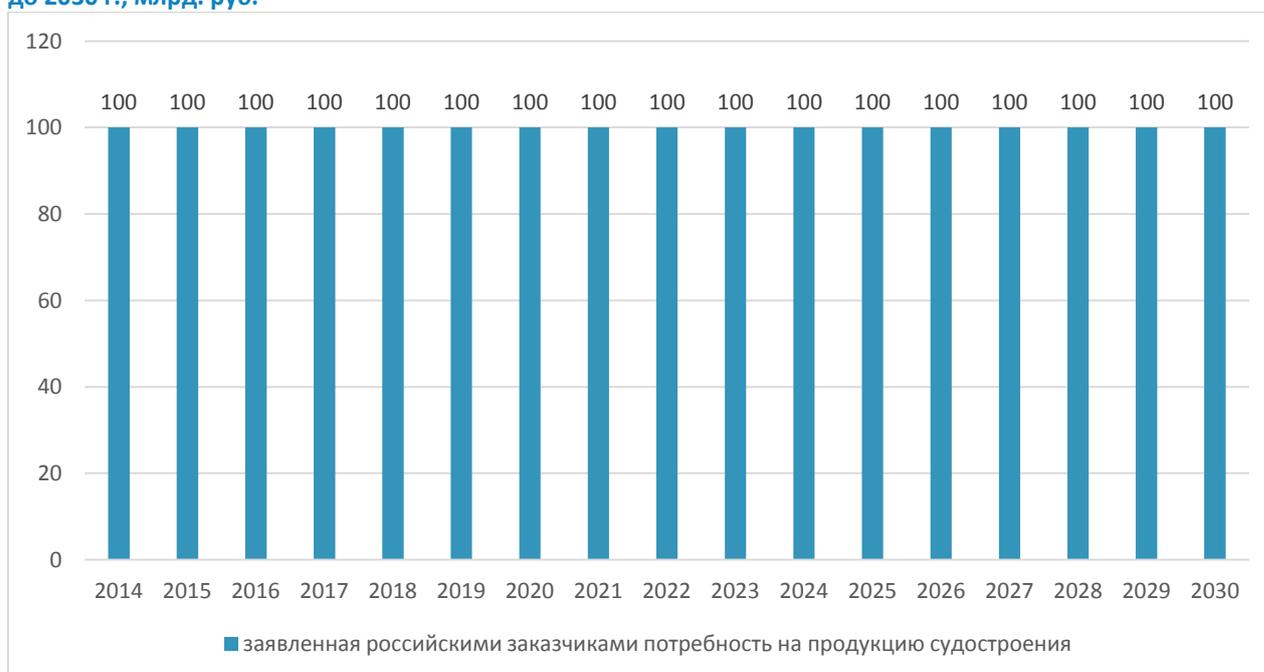
Мировой рынок гражданского судостроения прошел стадию насыщения и в 2013—2016 г. колеблется вокруг около 340 млрд. долларов и дедвейта около 170 млн. тонн.

Эволюционный рост предполагался на уровне роста экономик стран потребителей судостроительной продукции порядка % в год. Несмотря на темпов роста по рынку, в ближайшей перспективе российские потребности в судах и технике с учетом ускоренного освоения месторождений (в России и за рубежом) ОАО «Роснефть» и ОАО «Газпром» несколько меняют его состояние. В частности, ожидается в судах класса.

Доля российских судостроителей в мировом рынке составляет около 10% по дедвейту или около 20% по стоимости тех судов гражданского флота, которые заказываются российскими судовладельцами.

Заявленная российскими заказчиками потребность на продукцию судостроения к 2030 г. достигает 90 млрд. руб., пик приходится на 2018г. – 500 млрд. руб.

Диаграмма 2. Заявленная российскими заказчиками потребность на продукцию судостроения на период до 2030 г., млрд. руб.



Источник: расчеты DISCOVERY Research Group по данным ОСК

Ключевые направления развития гражданского судостроения в России

Освоение морского шельфа.

В настоящее время морской шельф обеспечивает около 50% мировой добычи углеводородов (80-100 млрд. долл. в год). Особенность российского нефтегазоносного шельфа – наличие сезонного или практически круглогодичного ледового покрова (Северный Каспий, Охотское море, моря российской Арктики), что предъявляет дополнительные, принципиально новые, требования ко всем судам и объектам морской техники, обеспечивающим разведку, обустройство и освоение месторождений, а также отгрузку и вывоз добываемой (в том числе на береговых месторождениях) продукции. Первоочередные арктические проекты связаны с Баренцевым, Карским морями, районом Обско-Тазовских губ.

По совокупным оценкам российских нефтегазовых компаний, освоение континентального шельфа потребует уже к 2030 г. создания технических средств и сопутствующей инфраструктуры для добычи и транспортировки до 100 млн. т нефти и до 200 млрд. 3 газа в год. Согласно прогнозам экспертов, наиболее существенная доля российского гражданского судостроения в ближайшие десятилетия будет приходиться именно на сектор техники для

Обеспечение морских перевозок

Речной флот и суда смешанного плавания

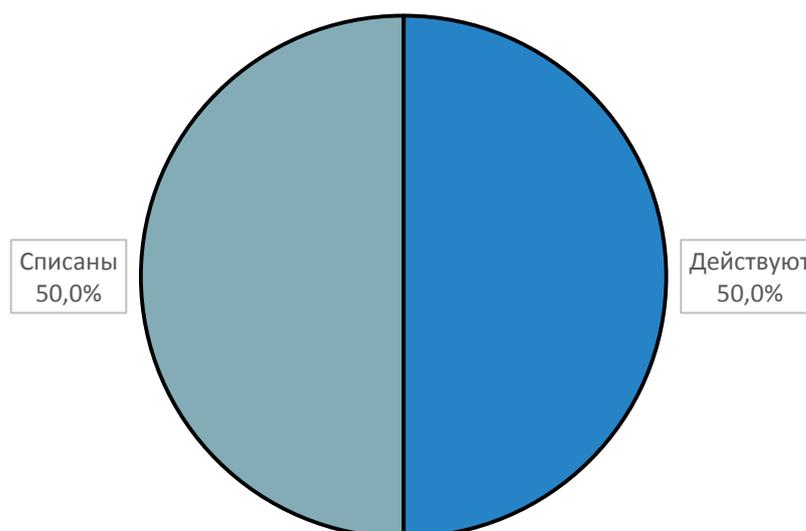
Промысловый флот

Научно-исследовательский флот

Гражданское судостроение (промышленное)

По данным Российского морского регистра судоходства, в период с 1905 по 2017 г. в России было построено и спущено на воду 7 886 гражданских судна. На 2017 г. 54,1% из них списано, остальных 45,9% до сих пор осуществляют деятельность.

Диаграмма 3. Структура судов гражданского назначения российского производства по состоянию, %



Источник: расчеты DISCOVERY Research Group по данным РМРС

Реестр списанных судов

В рассматриваемый период в России было списано морских судна. В таблице ниже представлена структура списанных судов по срокам закрытия. Так, значительное количество судов было списано в возрасте от лет, их доля составила %, а также от лет – %.

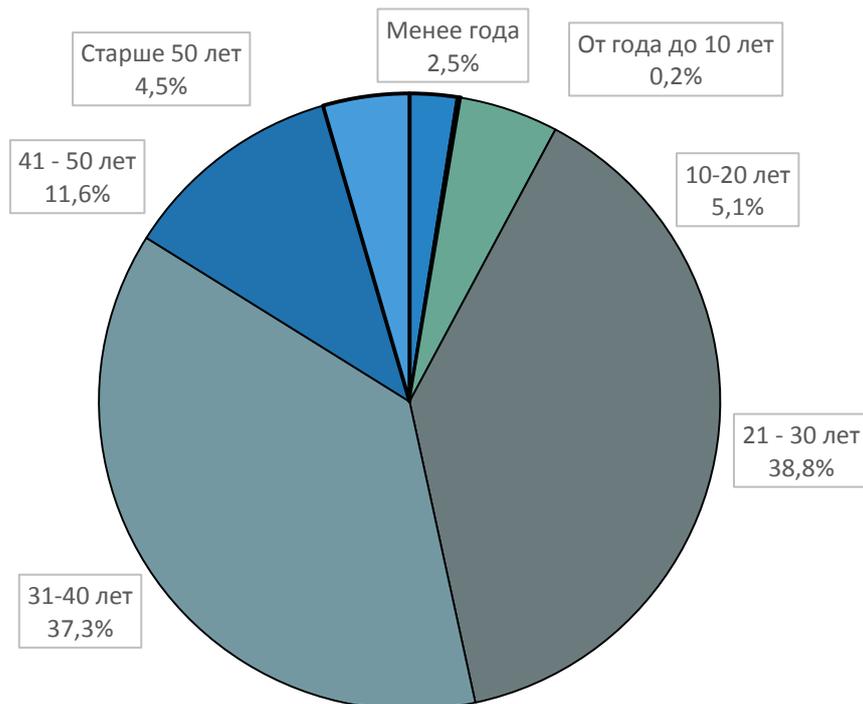
Таблица 2. Срок списания гражданских судов российского производства, шт.

Срок списания	Кол-во
Менее года	
От года до 10 лет	
10 лет -20 лет	
21 год – 30 лет	
31 год - 40 лет	
41 год – 50 лет	
Старше 50 лет	
Итого	

Источник: расчеты DISCOVERY Research Group по данным РМРС

Кроме того, стоит отметить, что % морских судов было списано спустя меньше года после постройки.

Диаграмма 4. Структура списанных судов гражданского назначения российского производства по срокам списания, %



Источник: расчеты DISCOVERY Research Group по данным РМРС

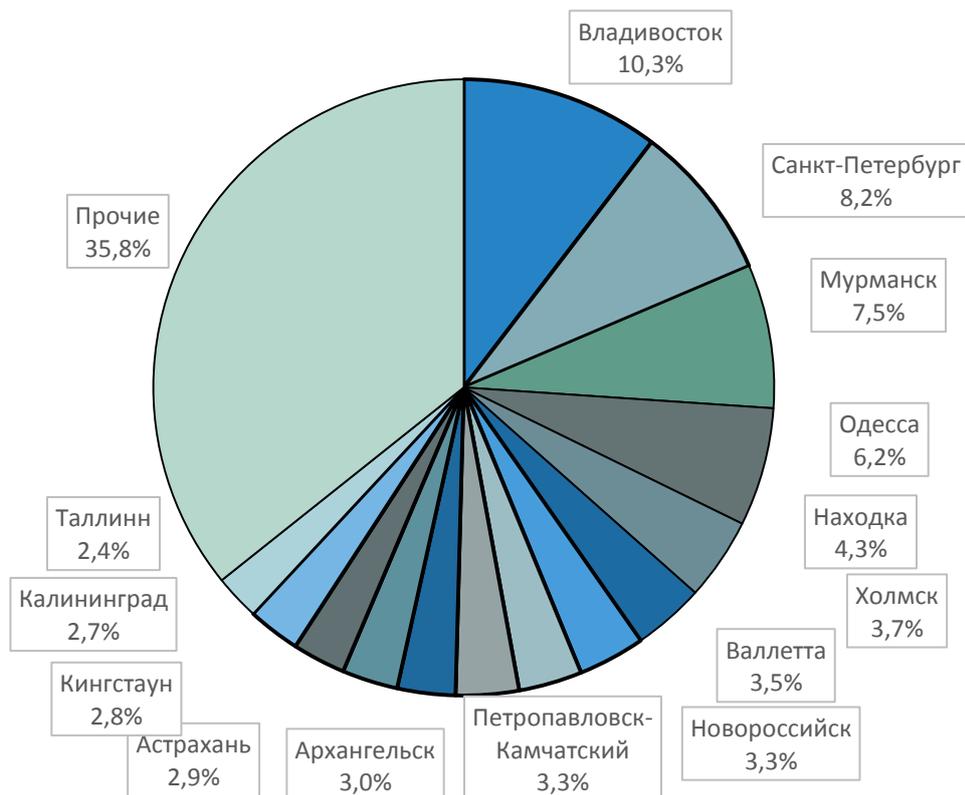
Значительная доля списанных судов были приписаны во (..... %), на втором месте по количеству списанных судов – %, на третьем – – %.

Таблица 3. Географическое расположение приписки списанных гражданских судов российского производства, шт.

Территория приписки	Количество	Доля, %
Владивосток		
Санкт-Петербург		
Мурманск		
Одесса		
Итого		

Источник: расчеты DISCOVERY Research Group по данным РМРС

Диаграмма 5. Географическое расположение приписки списанных гражданских судов российского производства, %



Источник: расчеты DISCOVERY Research Group по данным РМРС

Реестр действующих судов

По данным Российского морского регистра судоходства, на 2017 г. действуют гражданских судов. В таблице ниже представлена возрастная структура действующих судов.

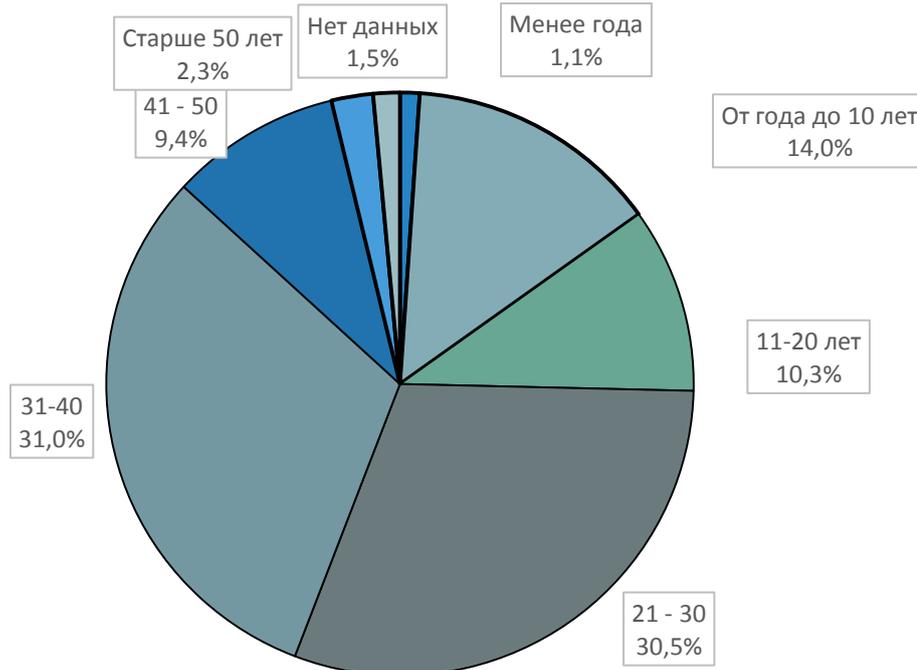
Таблица 4. Возрастная структура действующих гражданских судов российского производства, шт.

Срок жизни	Кол-во
Менее года	
От года до 10 лет	
11-20 лет	
21 - 30	
31-40	
41 - 50	
Старше 50 лет	
Нет данных	
Итого	

Источник: расчеты DISCOVERY Research Group по данным РМРС

31,0% действующих гражданских судов имеют возраст от 31 до 40 лет, ещё 30,5% находятся в диапазоне от 21 до 30 лет. 39 судов имеют возраст менее года - эти суда были построены в 2017 г.

Диаграмма 6. Возрастная структура действующих гражданских судов российского производства, %



Источник: расчеты DISCOVERY Research Group по данным РМРС

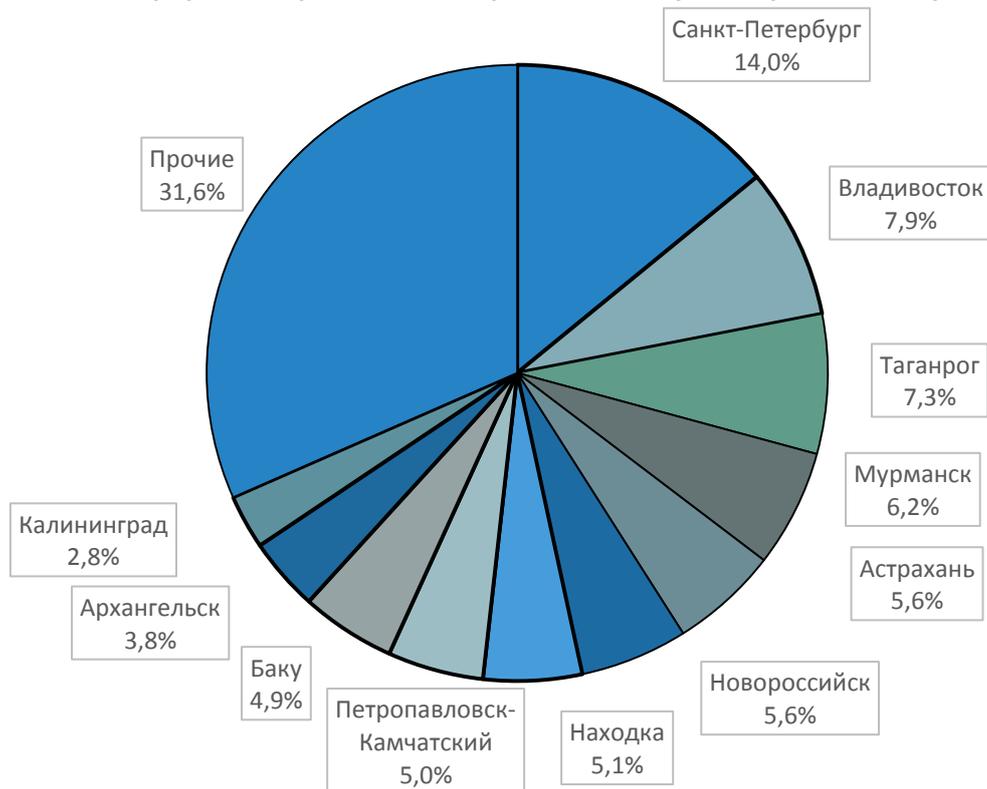
Говоря о территориальном расположении судов, следует отметить, что значительная их доля, % приписаны в портах Ещё почти % приписаны во, на третьем месте – %.

Таблица 5. Географическое расположение приписки действующих гражданских судов в России, шт.

Территория приписки	Кол-во	Доля, %
Санкт-Петербург		
Владивосток		
Итого		

Источник: расчеты DISCOVERY Research Group по данным РМРС

Диаграмма 7. Географическое расположение приписки действующих гражданских судов в России, %



Источник: расчеты DISCOVERY Research Group по данным РМРС

Топ-5 проектов

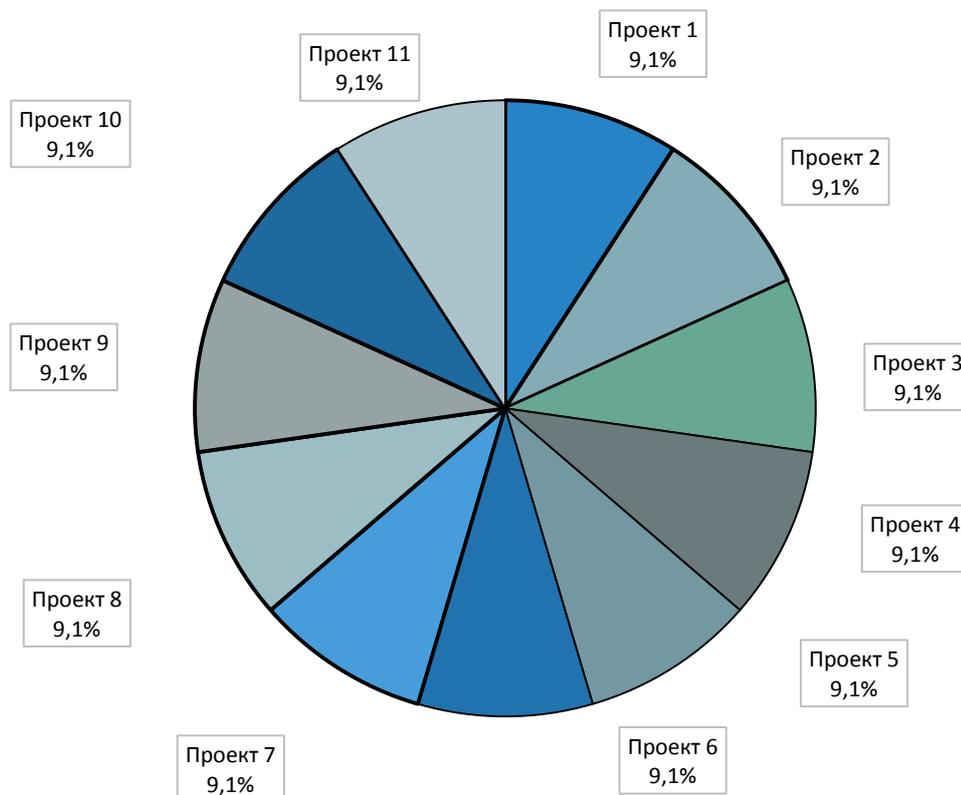
Согласно данным Реестра, действующие суда были произведены по проектам. Среди них, значительная доля действующих судов были произведены по, тип – доля в общей структуре судов составляет %. На втором месте по количеству реализованных судов – доля %, на третьем – –..... %.

Таблица 6. Проекты, по которым были произведены действующие гражданские суда в России, шт.

Проект	Кол-во
Проект 1288, тип Пулковский меридиан	
Тип Омский, проект 1743	
Итого	

Источник: расчеты DISCOVERY Research Group по данным РМРС

Диаграмма 8. Структура действующих гражданских судов российского производства по проектам, %



Источник: расчеты DISCOVERY Research Group по данным РМРС

Далее мы кратко опишем реализованные проекты. Отметим, что Топ-5 из них относятся к

Проект 1743, тип Омский

Головное судно проекта (советская постройка): Якутск, 1972 год.

Место постройки: Красноярский судостроительный завод (СССР, Красноярский край, г. Красноярск).

Характеристики судов, произведенных по данному проекту:

- Класс: КМ*L4 R2-RSN
- Длина, м: 108.4
- Ширина, м: 15.2
- Высота борта, м: 5.0
- Осадка, м: 3.3
- Валовая вместимость, т: 2450
- Дедвейт, т: 3200
- Водоизмещение, т: 4375
- Количество и мощность главного двигателя: 2×515 кВт
- Марка двигателя: 6NVD5 48A-2U

- Скорость, узлы: 10.8
- Количество палуб: 1
- Количество переборок: 7
- Количество и кубатура сухогрузных трюмов, м³: 1×1150; 2×1200; 1×1170

Проект 1288, тип Пулковский меридиан

Проект 503, тип Альпинист

Тип Маяк, проект 502ЭМ, тип Василий Яковенко

Проект 1328, тип Балтика

Сегмент пассажирских судов

По данным Российского морского регистра судоходства, на 2017 г. действуют 2 074 пассажирских судна. Ключевую долю – 55,6% занимают местные речные теплоходы и дизель-электроходы пассажирские.

Таблица 7. Структура пассажирских судов в России по видам, шт.

Тип судна	Кол-во
Аэросани-амфибии (скоростной)	
Глиссирующие суда	
Морские круизные и пассажирские теплоходы и дизель-электроходы пассажирские	
Речные теплоходы и дизель-электроходы пассажирские	
Морские пассажирские суда прибрежного плавания	
Пароход пассажирский	
Паромы (накатные-пассажирские бескочные)	
Речные круизные и пассажирские	
Суда на воздушной подушке	
Суда на подводных крыльях	
Итого	

Источник: расчеты DISCOVERY Research Group по данным РМРС

Диаграмма 9. Структура пассажирских судов в России по видам, %

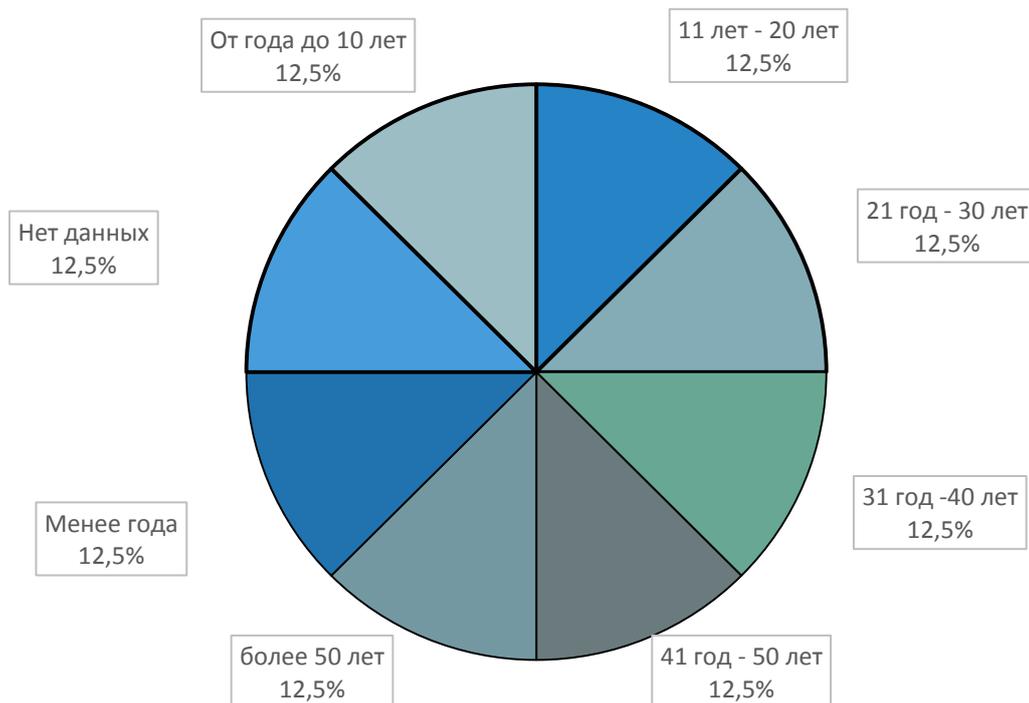


Источник: расчеты DISCOVERY Research Group по данным РМРС

Средний возраст действующих пассажирских судов в 2017 г. достигает отметки 38,8 лет. В возрастной структуре преобладают суда в возрасте более 50 лет (34,5 % от общего количества пассажирских судов), на втором месте – пассажирские суда от 31 до 40 лет (17,5%).

В категорию «менее года» попали пассажирские суда, построенные в 2017 г. – таких всего единиц.

Диаграмма 10. Возрастная структура пассажирских судов в России, %



Источник: расчеты DISCOVERY Research Group по данным РМРС

Основным местом приписки пассажирских судов согласно Реестру, является, к нему приписано ед. судов, что эквивалентно %. На втором месте – единиц и % судов. Также можно выделить города и – к ним приписано ед. и ед. пассажирских судов, т.е.% и% от общего количества произведенных в России.

Таблица 8. Структура произведенных пассажирских судов в России по региону приписки, шт.

Приписка	Кол-во	Доля, %
Самара		
Нижний Новгород		
Москва		
Санкт-Петербург		
Итого		

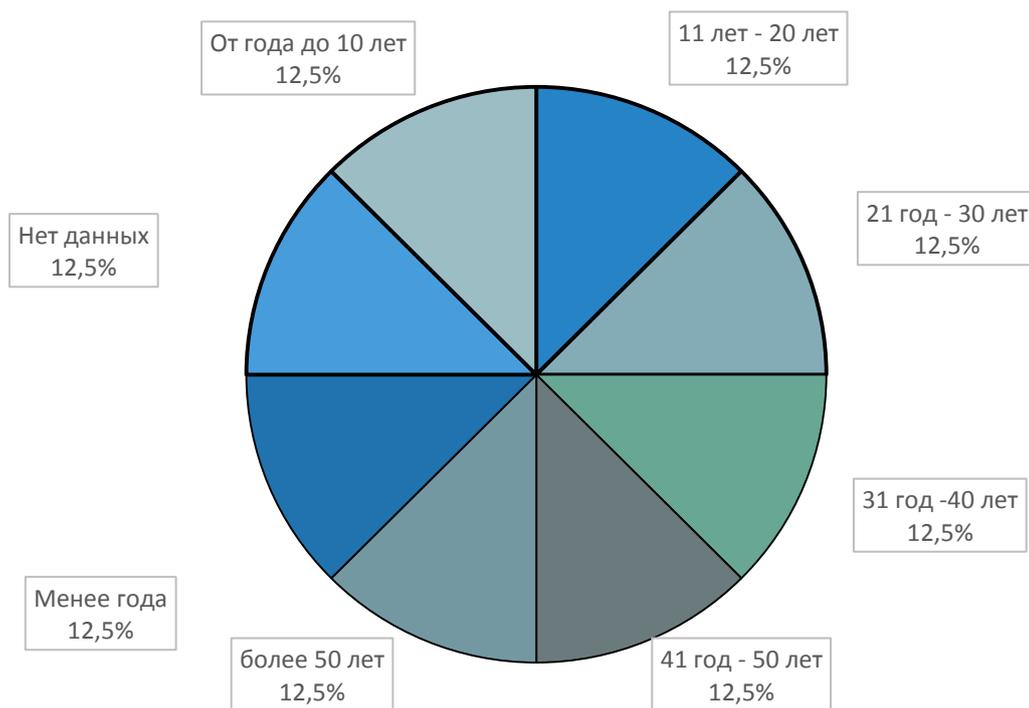
Источник: расчеты DISCOVERY Research Group по данным РМРС

Речные теплоходы и дизель-электроходы пассажирские

Согласно данным, в России на 2017 г. действует речных пассажирских теплоходов и дизель-электроходов, это самая группа пассажирских судов. Их возрастная структура следующая: % речных теплоходов, ещё % - лет.

В 2017 г. было построено речных пассажирских теплоходов и дизель-электроходов.

Диаграмма 11. Возрастная структура речных пассажирских теплоходов и дизель-электроходов в России, %



Источник: расчеты DISCOVERY Research Group по данным РМРС

Говоря о проектах, по которым были произведены данные речных пассажирские теплоходы, следует отметить, что % из них были построены по типу (проекты), ещё % – по типу (.....) (проекты). Также значительное количество теплоходов было произведено по типам - % и % соответственно.

Таблица 9. Структура произведенных речных пассажирских теплоходов и дизель-электроходов в России по проектам, шт., %

Проект/Тип	Кол-во	Доля, %
Тип Москва (проекты Р-51, Р-51Э, Р-51ЭА, 1900)		
Тип Москвич (М, С, Т, ПТ) (проекты 515, 544, М-21Т)		
Итого		

Источник: расчеты DISCOVERY Research Group по данным РМРС

*Морские круизные и пассажирские теплоходы и дизель-электроходы
пассажирские*

Пароход пассажирский

Морские пассажирские суда прибрежного плавания

Паромы (накатные-пассажирские бескочные)

Суда на воздушной подушке

Суда на подводных крыльях

Глиссирующие суда

Топ-5 проектов

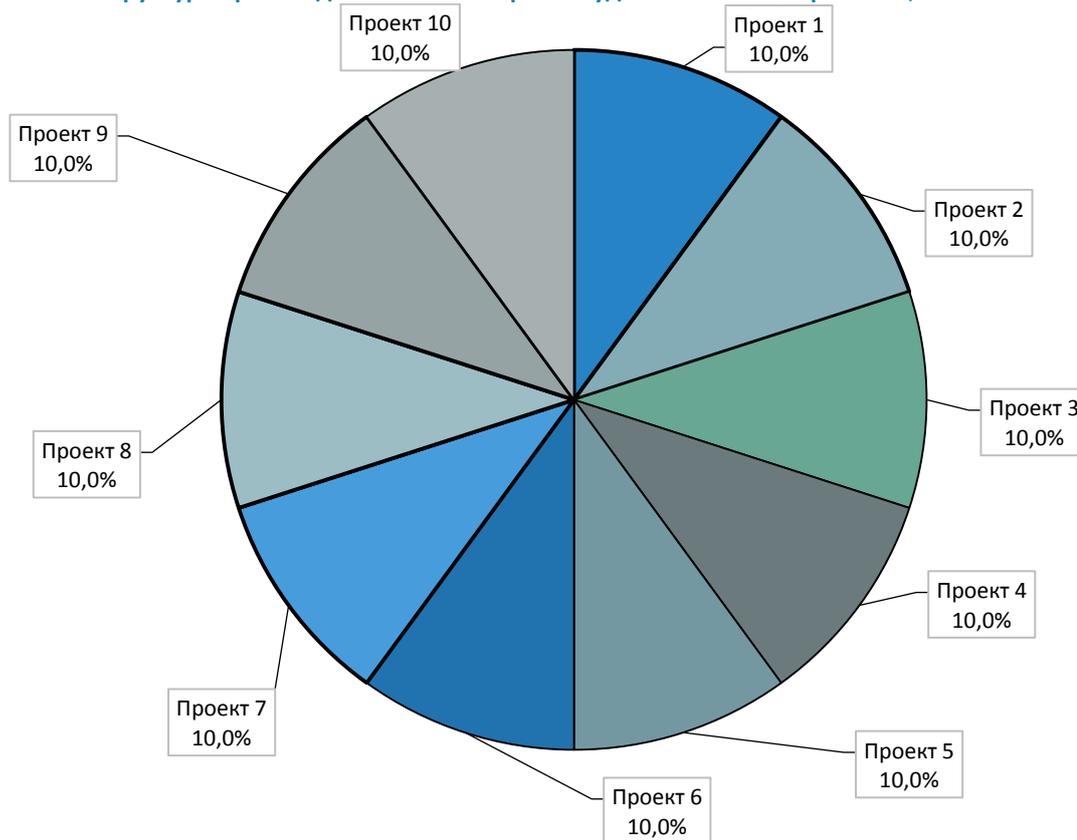
Согласно данным Реестра, действующие суда были произведены по более, чем проектам. Среди них, значительная доля действующих судов были построены по типу – %, типу – %.

Таблица 10. Структура произведенных пассажирских судов в России по проектам, шт., %

Проект/Тип	Кол-во	Доля, %
Тип Москва (проекты Р-51, Р-51Э, Р-51ЭА, 1900)		
Тип Москвич (М, С, Т, ПТ) (проекты 515, 544, М-21Т)		
Общий итог		

Источник: расчеты DISCOVERY Research Group по данным РМРС

Диаграмма 12. Структура произведенных пассажирских судов в России по проектам, %



Источник: расчеты DISCOVERY Research Group по данным РМРС

Тип Москва (проекты Р-51, Р-51Э, Р-51ЭА, 1900)

Тип Москвич (М, С, Т, ПТ) (проекты 515, 544, М-21Т)

Тип ОМ (проекты 623, 935А, 252П, 950, 935, 780, 780-03, 780-03-1570)

Тип МО (проекты 873, 873А, 839, 839А, 839А-03, 839А/1569)

Тип ПС (ПТ, ПЭС, РП, ПП) (проекты 792, Р-13, 792А)

Глава 6. Основные производственные результаты судостроительной промышленности России

По данным на январь 2017 года, Россия занимает около % на мировом рынке гражданского судостроения. Поставлена задача увеличить этот показатель как минимум в четыре раза. Согласно прогнозам экспертов, при успешной реализации государственной программы по поддержке отрасли до 2030 года и выполнения всех намеченных проектов Объединенной строительной корпорацией данный показатель может вырасти до 3%.

Согласно данным INFOLine, по итогам 2016 года на российских верфях было сдано судов (..... гражданских и военных), на %, чем в 2015 году. Общий тоннаж на %, до тыс. тонн.

По оценкам экспертов, в 2014 г. совокупная стоимость произведенных в России гражданских судов составила 59,8 млрд. руб., в 2015 г. данный показатель резко упал на 67% и составил 79,9 млрд. руб. Совокупная стоимость гражданских судов, сданных на российских верфях, в 2016 г. составила 34,4 млрд. руб.

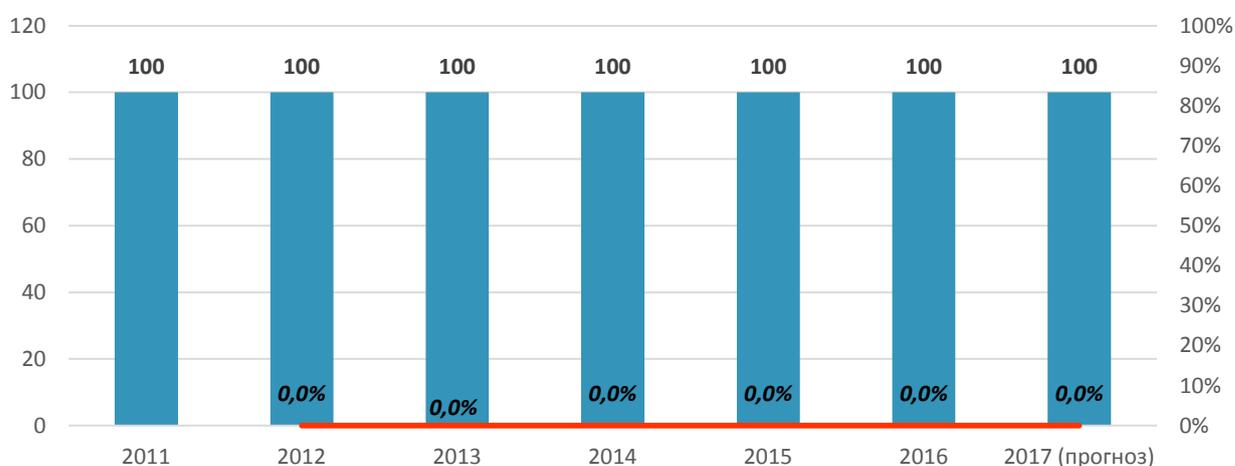
Таблица. Стоимость сданных гражданских судов в России, млрд. руб., % прироста

Показатель	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Гражданские суда						
% прироста						

Источник: Infoline Shipbuilding Russia Top 2017

При этом, согласно прогнозу, сделанному Infoline, в 2017 г. стоимость сданных судов в гражданском судостроении до млрд руб.

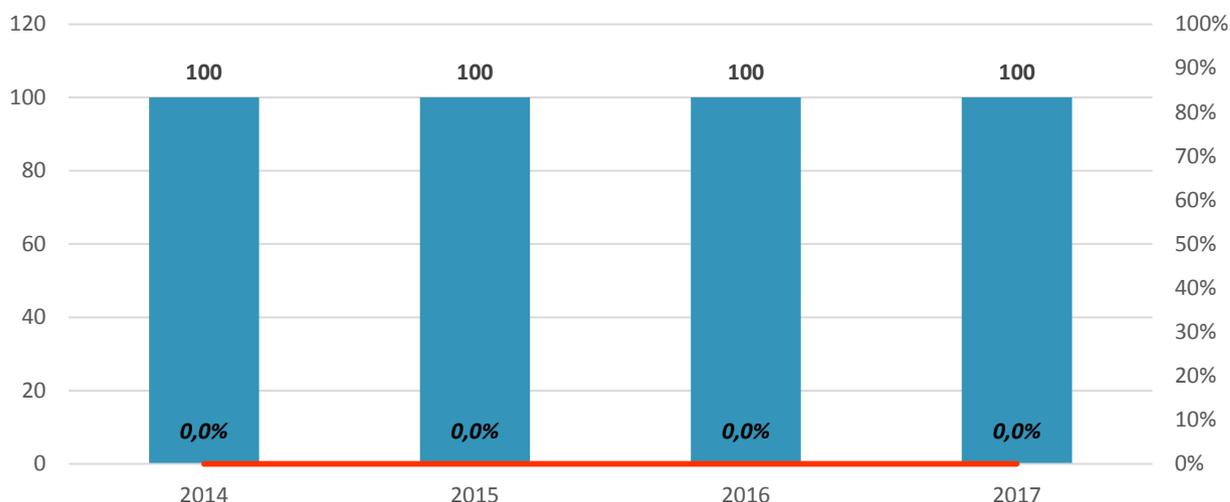
Диаграмма 13. Стоимость сданных гражданских судов в России, млрд. руб., % прироста



Источник: Infoline Shipbuilding Russia Top 2017

По данным Discovery Research Group, всего за 2014 было спущено 92 корабля российского производства, что в 15 раз выше показателя 2013 года. За 2015 год было спущено на воду 84 корабля российского производства, что на 8,7% ниже показателя 2014 года. За 2016 год было спущено 82 корабля, в 2017 – 88 кораблей.

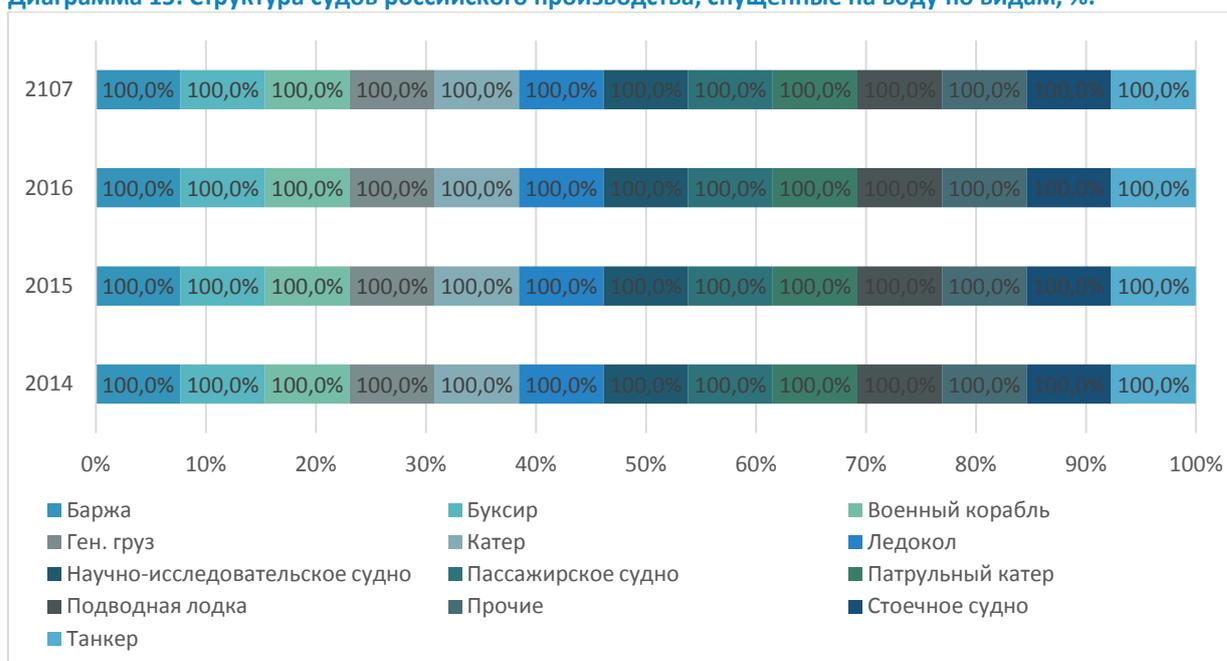
Диаграмма 14. Количество гражданских судов российского производства, спущенные на воду, шт.



Источник: информационно-поисковая система korabel.ru

До 2013 года структура производства судов в РФ была , однако после 2013 года структура производства , прежде всего благодаря

Диаграмма 15. Структура судов российского производства, спущенные на воду по видам, %.



Источник: информационно-поисковая система korabel.ru

Спущенные на воду суда российского производства в 2014 году

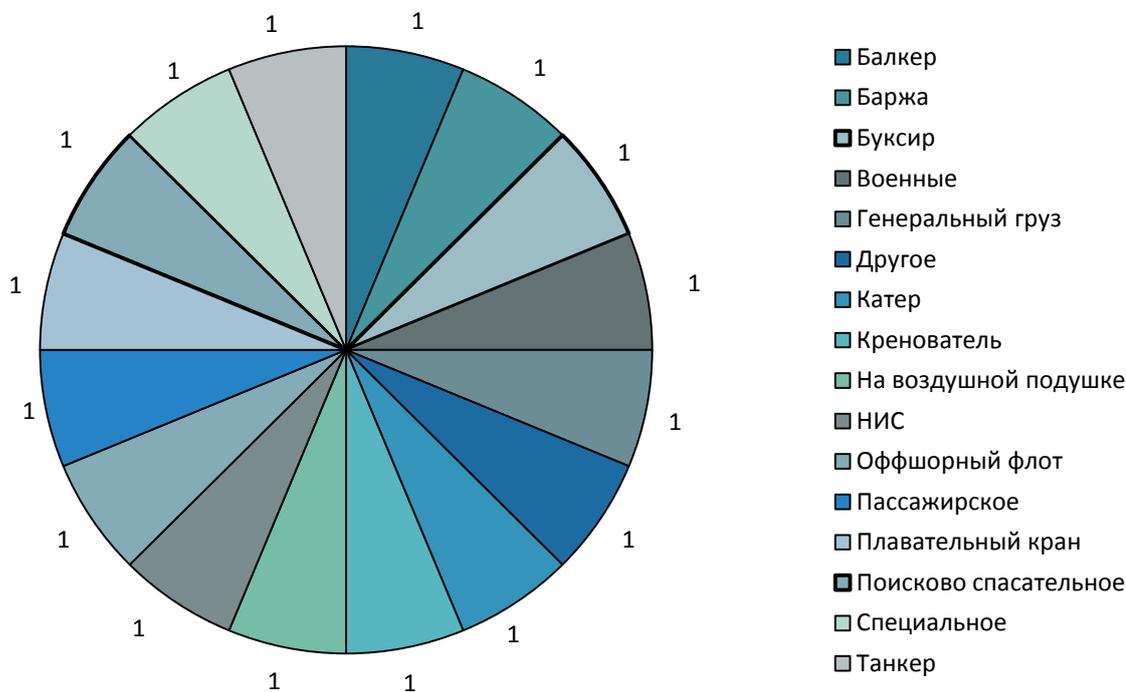
Таблица 11. Суда российского производства, спущенные на воду, верфь-изготовитель, заказчик.

Дата	Заказчик	Исполнитель	Судно
01.01.2014	Не известен	"Белгородская судовой верфь", ООО	Проект судна: 19.2509
11.01.2014	Министерство обороны Российской Федерации	"Ленинградский судостроительный завод "Пелла", ОАО	Тип судна: АНТС [Многоцелевое судно обеспечения]

Источник: информационно-поисковая система korabel.ru

По итогам 2014 года в гражданском судостроении России преобладает производство, И

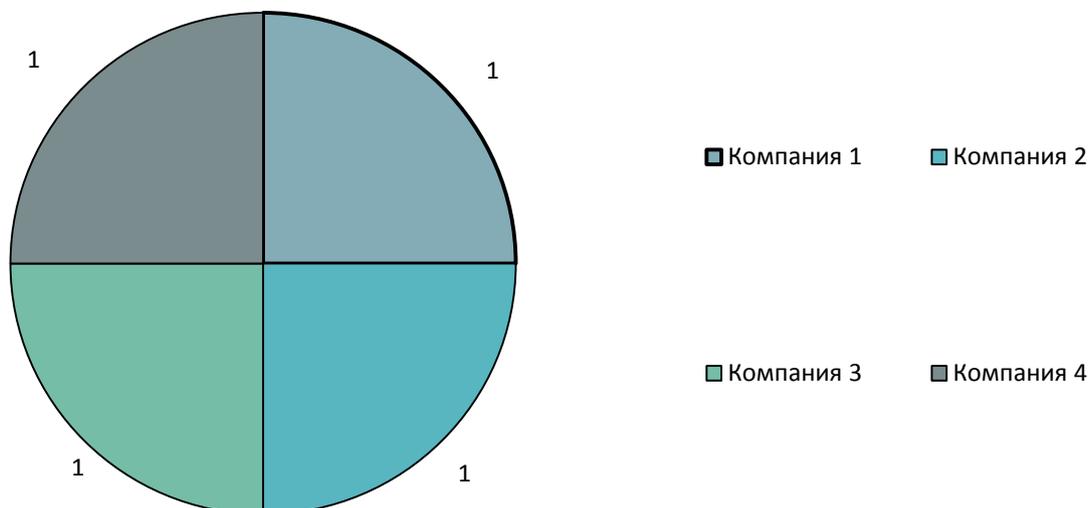
Диаграмма 16. Суда гражданского назначения российского производства, спущенные на воду по видам, шт.



Источник: информационно-поисковая система korabel.ru

В частности, на протяжении 2014 года на воду было спущено катеров, из которых были произведены на ".....", 3 – на, 2 – на, а 1 –

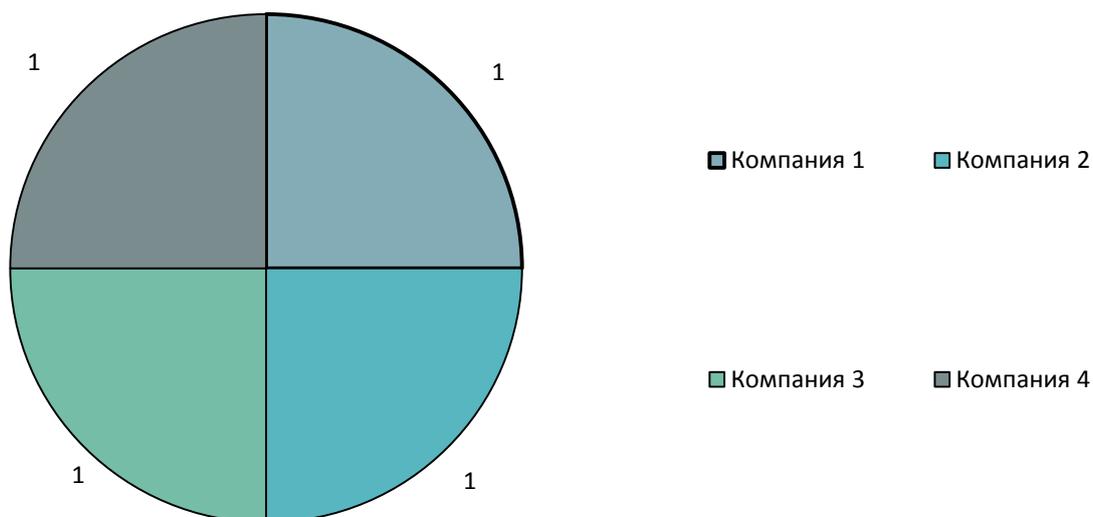
Диаграмма 17. Катера российского производства, спущенные на воду по производителям, шт.



Источник: информационно-поисковая система korabel.ru

В 2014 году российскими судостроителями было спущено на воду военных судов. Здесь лидирующие позиции держит, на котором было произведено военных судна, а также, на котором было произведено военных судов. Аналогично судна были произведены на, – на, –, – и – на

Диаграмма 18. Военные суда российского производства, спущенные на воду по производителям, шт.



Источник: информационно-поисковая система korabel.ru

Спущенные на воду суда российского производства в 2015г.

Спущенные на воду суда российского производства в 2016г.

Спущенные на воду суда российского производства в 2017 г.

Глава 7. Факторы развития рынка гражданских судов в России

Факторы, препятствующие развитию гражданского судостроения

Согласно оценкам экспертов, развитию российских судостроительных предприятий, улучшению их производственных и финансовых показателей препятствует ряд обстоятельств:

- отсутствие эффективной модели управления отраслью и отдельными предприятиями, продолжение внутрикорпоративных конфликтов;
- недостаток инвестиций и продолжительная стагнация производства, отсутствие существенных побудительных факторов для внедрения инноваций;
-
-
-
-
-

Отдельно необходимо отметить следующие крупные проблемы:

Низкое качество создаваемой продукции.

Высокая стоимость создаваемой техники.

Факторы, способствующие развитию гражданского судостроения

Совершенствование работы Российского международного реестра судов (РМРС)

Введение федерального закона о поддержке судостроения

Программа по субсидированию кредитных ставок и лизинговых платежей при закупке флота

Стимулирующие меры по обновлению флота

Развитие системы образования

Глава 8. Государственная политика в сфере гражданского судостроения

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 судостроительная промышленность в значительной мере определяет, и всегда будет определять национальную безопасность России во всех сферах морской деятельности, в том числе оборонной, транспортной, продовольственной, энергетической и технологической. Как следствие, отрасль отечественного судостроения рассматривается государством как одна из стратегических и приоритетных. Для стимулирования роста судостроительной промышленности в 2007 году в России было создано ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК), 100% акций которого находится в федеральной собственности.

ОАО «ОСК» является научно-производственным комплексом, объединяющим промышленные и проектно-конструкторские предприятия судостроительной промышленности, а также судоремонтные заводы. В ее состав входит 15 проектно-конструкторских бюро и 43 судостроительных и судоремонтных предприятий. В настоящее время на базе ОСК консолидировано около 80% отечественного судостроительного комплекса.

Создание холдинга ОСК способствовало резкому ускорению акционирования предприятий отрасли, определенной ее оптимизации, началу санации активов, которые находились в тяжелом финансово-экономическом положении. В настоящее время ожидается, что ОСК будет повышать конкурентоспособность предприятий, создавать современные производственные мощности.

Государственная программа «Развитие судостроения на 2013-2030 годы»

Данная программа направлена на восстановление позиций России на мировом рынке кораблестроения. Программа будет реализована в 2013 - 2030 годах в три этапа. Первый этап планировалось осуществить с 2013 по 2016 год, второй - с 2017 по 2025 год и третий - с 2026 по 2030 год.

Планируемые достижения к 2020 году:

- рост фондоотдачи промышленного производства судостроительных верфей по отношению к 2011 году - в 1,4 раза.
-
-

Планируемые достижения к 2030 году:

- увеличение объема выпуска гражданской продукции российского судостроения в денежном выражении по отношению к 2011 году - в 5,1 раза;
- объем выпуска гражданской продукции российского судостроения - 1,5 млн. тонн водоизмещения в период 2026 - 2030 годов;
-
-
-

Что касается объемов бюджетных ассигнований, то всего по Программе государством на развитие отрасли судостроения в России было выделено тыс. рублей (в ценах соответствующих лет), в том числе: в рамках Подпрограммы 1 "Развитие судостроительной науки" было выделено тыс. рублей; в рамках Подпрограммы 2 – "Развитие гражданской морской и речной техники" - тыс. рублей; Подпрограмма 3 – "Развитие производственных мощностей гражданского судостроения и материально-технической базы отрасли"– тыс. рублей; Подпрограммы 4 – "Государственная поддержка" – тыс. рублей; Подпрограммы 5 – "Обеспечение реализации государственной программы" – тыс. рублей. На федеральную целевую программу – "Развитие гражданской морской техники" – на 2009 - 2016 годы было выделено тыс. рублей.

Объемы и источники финансирования уточняются при формировании федерального бюджета на соответствующий период бюджетного планирования.

ФЦП "Развитие гражданской морской техники"

Описание Программы

Федеральная целевая программа "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы была направлена на создание конкурентоспособной отечественной

гражданской морской техники путем преодоления научно-технического и технологического отставания России от промышленно развитых стран мира, а также на развитие производственного потенциала судостроительной промышленности.

Реализация Программы предусматривается в 2 этапа.

Первый этап (2009 - 2011 годы) предусматривал разработку первоочередных проектов, базирующихся на уже имеющемся научно-техническом заделе, и выполнение работ по модернизации и развитию опытно-конструкторской и научно-экспериментальной базы судостроительной промышленности.

Второй этап (2012 - 2016 годы) включал в себя завершение основных работ по модернизации и развитию опытно-конструкторской и научно-экспериментальной базы судостроительной промышленности, а также выполнение проектов по созданию перспективных научно-технических решений и технологий, реализуемых при создании гражданской морской техники нового поколения.

Целевыми индикаторами и показателями Программы являлись:

- количество вновь разработанных технологий - 1190 - 1290, в том числе соответствующих мировому уровню, - 420 - 490;
- количество патентов и других документов, удостоверяющих новизну технологических решений, - 1131 - 1246, в том числе права на которые закреплены за Российской Федерацией, - 941 - 1141;
- доля обновленных и новых основных производственных фондов научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро отрасли - 72 процента;

Мероприятия программы

Программа состоит из следующих 7 направлений:

1) технологии создания морской техники для освоения углеводородных ресурсов на континентальном шельфе ("Освоение шельфа"), включая следующие группы мероприятий:

- критические технологии создания платформ;

- подводно-подледные технологии добычи и транспортировки углеводородов;
- технологии создания средств транспортировки углеводородов;
- технологии обеспечения безопасности морской деятельности и жизнедеятельности экипажей;
- технологии снижения экологического воздействия морской техники на окружающую среду и снижения выбросов в атмосферу и гидросферу;

2) технологии создания перспективной морской техники ("Научный задел"), включая следующие группы мероприятий:

- технологии гидродинамики морских и речных судов;
- технологии обеспечения прочности и надежности конструкций морской техники;
- технологии проведения научных исследований в океане;
- технологии проведения испытаний и выполнения исследований;
- технологии создания новых и специальных материалов для морской техники;

3) концептуальные проекты морской техники ("Новый облик"), включая следующие группы мероприятий:

- концептуальные проекты плавучих и стационарных морских платформ и средств для работы на континентальном шельфе;
- концептуальные проекты судов обеспечения работ на континентальном шельфе и грузовых перевозок;
- концептуальные проекты судов для пассажирских перевозок;
- концептуальные проекты судов для добычи и переработки биоресурсов;
- концептуальные проекты судов для научно-исследовательской деятельности в Мировом океане;
- технологии и средства энергетического обеспечения прибрежных территорий;

проектно-конструкторские технологии;

4) производственные технологии строительства и ремонта морской техники ("Судостроительное производство"), включая следующие группы мероприятий:

- новые технологии постройки и ремонта морской техники;
- новые технологии в производстве и ремонте судового машиностроения, оборудования и приборостроения;
- технологии средств механизации и автоматизации производственных процессов;
- сертификацию судостроительного производства и технологических процессов;

5) технологии создания морского радиоэлектронного оборудования и систем управления ("Судовое приборостроение"), включая следующие группы мероприятий:

- технологии развития и обеспечения интеграции систем навигации и управления техническими средствами и судами в целом;
- технологии создания средств гидроакустики и связи для выполнения работ под водой;
- технологии создания радиолокационных средств для обеспечения морской деятельности на новой электронной компонентной базе;

6) технологии судового машиностроения, судовых энергетических установок и систем ("Судовое машиностроение и энергетика"), включая следующие группы мероприятий:

- новые технологии создания энергетических систем и их элементов для повышения эффективности использования морской техники и развития морской деятельности;
- технологии и разработки для эффективного использования атомных энергетических установок и электрохимической генерации в гражданском судостроении;
- технологии и разработки для эффективного использования газотурбинных двигателей в гражданском судостроении;

- технологии создания судовых агрегатов, систем и устройств (электротехника, движение, управление, грузовые операции, обеспечение жизнедеятельности);
- технологии и технические средства для добычи и переработки биоресурсов;

7) системные исследования развития морских технологий и рынков ("Системные исследования"), включая следующие группы мероприятий:

- системные исследования состояния и перспектив развития мирового и отечественного судостроения;
- системные исследования перспектив развития машиностроительного и приборостроительного производства судостроительной промышленности и оптимизацию их взаимодействия со смежными отраслями промышленности;
- информационные технологии;
- стандартизацию и каталогизацию.

Конкретный перечень мероприятий Программы по каждому направлению сформирован ее государственными заказчиками на основе предложений федеральных органов исполнительной власти, научно-исследовательских и проектно-конструкторских организаций различных организационно-правовых форм и с учетом задач, определенных Стратегией развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу и Программой, а также исходя из среднесрочных ориентиров государственной политики.

Результативность программы

1. Заключение контрактов

В таблице ниже приведены данные о количестве и стоимости заключенных контрактов в рамках реализации Федеральной целевой программы.

Таблица 12. Заключенные контракты в рамках ФЦП в России по направлениям, шт. и млн. руб.

Направление		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Государственные капитальные вложения	Количество контрактов (шт.)								
	Стоимость контрактов								

Анализ рынка гражданского судостроения в России

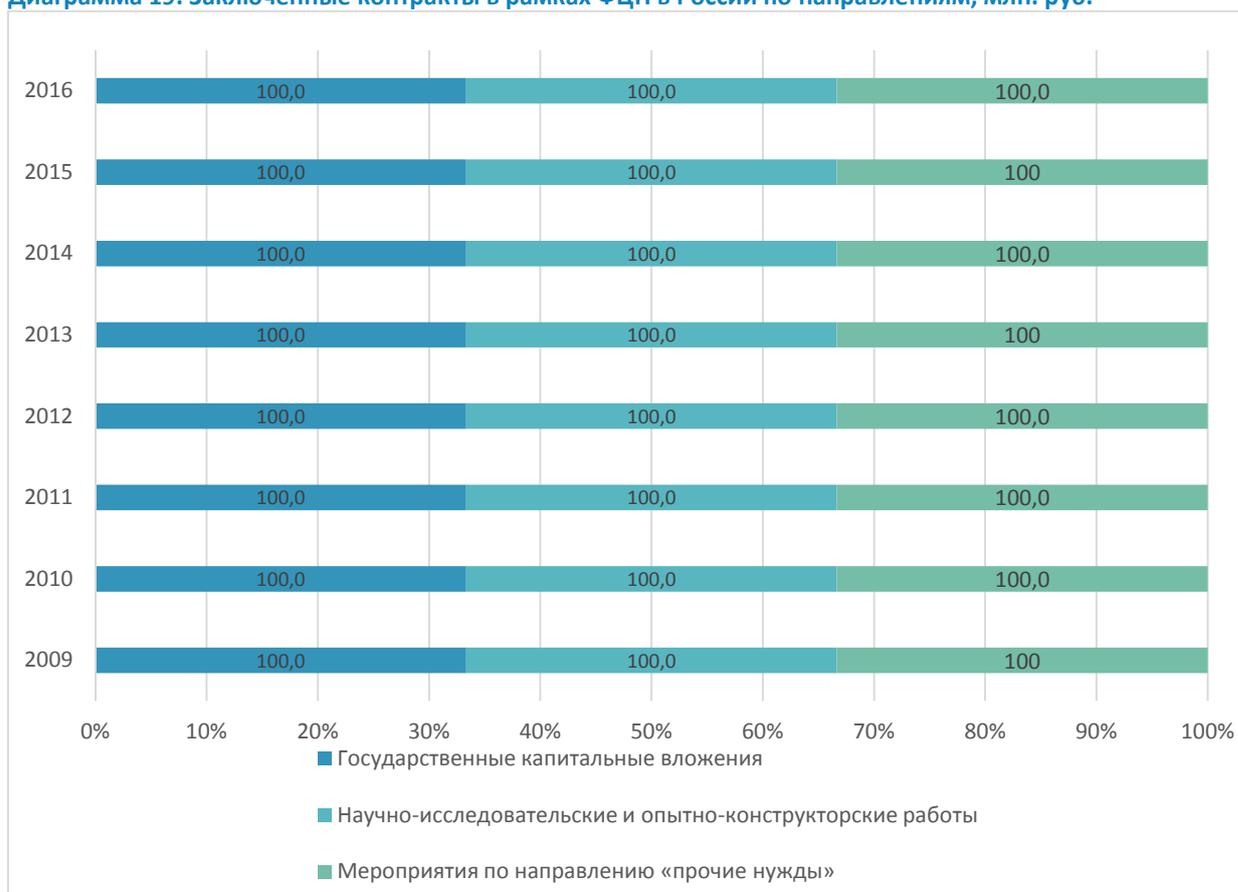
	(млн. руб.)								
Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы	Количество контрактов (шт.)								
	Стоимость контрактов (млн. руб.)								
Мероприятия по направлению «прочие нужды»	Количество контрактов (шт.)								
	Стоимость контрактов (млн. руб.)								
Всего	Количество контрактов (шт.)								
	Стоимость контрактов (млн. руб.)								

Источник: расчеты DISCOVERY Research Group по данным Минпромторг Россия

Пик капиталовложений и, соответственно, деятельности по реализации Программы пришелся на 2012 г. – в этом году было заключено контрактов на сумму млн. руб. Значительная их доля пришлась на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы.

Далее темпы стали сокращаться и в 2016 г. было заключено всего контракт, при этом, из них приходится на НИОКР.

Диаграмма 19. Заключенные контракты в рамках ФЦП в России по направлениям, млн. руб.



Источник: расчеты DISCOVERY Research Group по данным Минпромторг Россия

2. Реализация НИОКР по производственным направлениям

К концу 2016 года завершено НИОКР на общую сумму млрд. руб. по линии Минпромторга России и НИОКР на сумму млрд. руб. по линии Федерального агентства морского и речного транспорта.

Таблица 13. Количество выполненных НИОКР по годам в разрезе технологических направлений, шт.

Технологическое направление	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Всего	%
Освоение шельфа										
Научный задел										
Новый облик										
Судостроительное производство										
Судовое приборостроение										
Судовое машиностроение и энергетика										
Системные исследования										
Всего										

Источник: расчеты DISCOVERY Research Group по данным Минпромторг Россия

3. Производственные результаты

- Согласно данным, на 2017 год благодаря разработкам, выполненным в рамках ФЦП РГМТ, либо начато производство продукции, либо обеспечивается жизненный цикл продукции, суммарная стоимость которой более млрд рублей.
-
-
-

Прочие результаты государственной политики в области судостроения

Глава 9. Основные события, тенденции и перспективы развития рынка гражданского судостроения в России

В Саратовской области строится уже второй теплоход

Судостроительный завод "Вымпел" создал оператора пассажирских перевозок

Россия начала строить круизные лайнеры

Развитие внутреннего водного туризма

Судостроительный комплекс "Звезда", который строят "Роснефть" и Газпромбанк, рискует остаться без заказов "Газпрома" и НОВАТЭКа

Строить суда за границей судовладельцам можно будет только с разрешения правительства

Освоение арктического шельфа

Прогнозы

Оптимистичный прогноз

Пессимистичный прогноз

Глава 10. Профили крупнейших судостроительных компаний России

Сегмент гражданского судостроения (в целом)

Объединенная судостроительная корпорация

ОСК – это российский государственный судостроительный холдинг, представляющий собой открытое акционерное общество со 100-процентным государственным капиталом. В зависимости от масштабов и значимости заказа для экономики страны государство готово рассматривать возможности софинансирования контрактов и кредитных ставок.

Объединенная судостроительная корпорация обеспечивает 80% всех судостроительных проектов в России. ОСК объединяет лучшие судостроительные, судоремонтные предприятия и проектные бюро. ОСК занимается и военным, и гражданским судостроением.

Стратегическая линия ОСК направлена на освоение отраслевых ниш с высокой рентабельностью.

В гражданском судостроении – буровые и добычные платформы, шельфовая техника, специализированные суда ледового класса для освоения Арктики, суда для работы на внутренних водных путях.

При создании ОСК в основу консолидации судостроения был заложен историко-географический принцип. В рамках ОСК было создано три дочерних территориальных субхолдинга – ОАО «Северный центр судостроения и судоремонта» (СЦСС), ОАО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта» (ДЦСС) и ОАО «Западный центр судоремонта» (ЗЦС).

Крупнейшими активами СЦСС стали «Севмаш» и Центр судоремонта «Звездочка», ДЦСС – Дальневосточный центр «Звезда» и Амурский судостроительный завод, ЗЦС – прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» и «Адмиралтейские верфи». ПКБ не были включены в состав территориальных субхолдингов и переданы в прямое владение ОСК. Ключевыми проектными учреждениями в составе ОСК стали проектировщики подлодок – С и СПМБМ «Малахит»; надводных кораблей – Зеленодольское ПКБ, Северное ПКБ, Невское ПКБ, ЦМКБ «Алмаз»; ледоколов – ЦКБ «Айсберг», на тот момент входившее в частную Объединенную промышленную корпорацию.

Таблица 14. Структура Объединенной судостроительной корпорации.

ОБЪЕДИНЁННАЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ				
ПРОЕКТНО-КОНСТРУКТОРСКИЕ БЮРО	ЗАПАДНЫЙ РЕГИОН	СЕВЕРНЫЙ РЕГИОН	ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ РЕГИОН	ЮЖНЫЙ РЕГИОН
КБ «Астрамарин»	ОАО «33 Судоремонтный завод»	Архангельский филиал «176 Судоремонтный завод»	ОАО «Дальневосточный завод «Звезда»	ОАО «Судостроительный Завод им. К.Маркса»
ОАО «НИИ «Берег»	ОАО «Завод Нижегородский Теплоход»	35 Судоремонтный завод	ОАО «Северо-Восточный ремонтный центр»	Астраханский судоремонтный завод
ООО Дальневосточный проектно-институт «Востокпроектверфь»	ОАО «Выборгский судостроительный завод»	ОАО «82 судоремонтный завод»	ОАО «Центр судоремонта «Дальзавод»	ОАО «Судостроительный завод «Лотос»
ОАО «Зеленодольское проектно-конструкторское бюро»	ОАО «Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь»	ОАО «База технического обслуживания флота»	ОАО «92 Ордена Трудового красного Знамени судоремонтный завод»	ОАО «Новороссийский судоремонтный завод»
НПО «Винт»	ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод»	ОАО «10 ордена Трудового Красного Знамени судоремонтный завод»	ОАО «Восток-Раффлс»	5 Судоремонтный завод
ОАО «СКТБЭ»	Офис ОАО «ОСК» в г. Москва	ОАО «Центр судоремонта «Звездочка»	ООО «Звезда-ДСМЕ»	ОАО «Туапсинский судоремонтный завод»
ОАО КБ «Вымпел»	ОАО «Завод «Красное Сормово»	ОАО ПО «Севмаш»	ОАО «30 судоремонтный завод»	
ОАО «Центральное конструкторское бюро по судам на подводных крыльях им. Р.Е. Алексеева»	ОАО «Адмиралтейские верфи»	ОАО «Северное производственное объединение "Арктика»	ОАО «Амурский судостроительный завод»	
ОАО «Невское ПКБ»	ОАО «Балтийский завод»	СЗ «Нерпа»	ОАО «Николаевский-на-Амуре судостроительный завод»	
ОАО «Северное ПКБ»	ОАО «Пролетарский завод»		ОАО «179 судоремонтный завод»	
ОАО «СПМБМ «Малахит»	ОАО «Средне-Невский судостроительный завод»		ОАО «Хабаровский завод имени А.М. Горького»	
ОАО «Центральное конструкторское бюро морской техники «Рубин»	ОАО «Судостроительный завод «Северная Верфь»		ОАО «Хабаровский судостроительный завод»	
ОАО «ЦКБ «Айсберг»	Офис ОАО «ОСК» в г. Санкт-Петербург			
ОАО «ЦМКБ Алмаз»	ФГУП «Кронштадтский морской завод»			
ОАО «КБ «Рубин-Север»	ОАО «Светловское предприятие "Эра»			
ОАО «Научно-исследовательское проектно-технологическое бюро «Онега»	ОАО «Криушинский судостроительно-судоремонтный завод»			

30 октября 2013 года Совет директоров утвердил стратегию развития ОСК до 2030 года. Данная стратегия согласована с правительством, Минтрансом и ключевыми заказчиками техники.

Отметим, что ранее, президент Владимир Путин в целом одобрил концепцию развития «Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) до 2030 года», но отметил, что она нуждается в доработке по годам. Разработку президент поручил новому главе ОСК Владимиру Шмакову, в подготовке участвовали также Минпромторг РФ и подведомственный ему «Крыловский государственный научный центр» (КГНЦ).

Как следует из новой стратегии, главными проблемами ОСК являются низкое качество и высокая себестоимость строительства, которая в 1,2-1,5 раза выше, чем у иностранных предприятий, а сроки создания техники ОСК превышают зарубежные в 1,5-2 раза. В «мировом рейтинге судостроительных компаний» ОСК находится лишь на 82-м месте.

На реализацию новой стратегии ОСК потребуется около 1 трлн. руб., причем внебюджетные источники финансирования должны обеспечить 80% расходов, остальные 20% будут за счет бюджета и пойдут на усиление научно-технического потенциала и «развитие и реструктуризацию мощностей».

ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) ожидает, что к 2030 году выручка компании увеличится до 600 млрд. руб. Как отмечается в стратегии развития ОСК, этот показатель отражает базовый сценарий развития компании. В то же время диапазон колебаний ожидаемого объема выручки изменяется от 250 млрд. руб. в негативном сценарии до 700 млрд. руб. в оптимистичном. Таким образом, если выручка ОСК по итогам 2012 года составила 187,9 млрд. руб., то по состоянию на 2030 год показатель может вырасти более чем в три раза. По результатам деятельности Группы ОСК в 2013 г. совокупная чистая прибыль превысила 3 млрд руб. По итогам 2013 года консолидированная выручка Объединенной судостроительной корпорации увеличилась на 25 % по сравнению с предыдущим годом и составила более 203 млрд руб.

Структура управления ОСК должна измениться - известно, что из ее состава будет выведена крупнейшая верфь на Дальнем Востоке «Звезда» и ряд судостроительных предприятий, входящих в Дальневосточный центр судостроения и судоремонта.

Основными акционерами этого комплекса станут нефтяная компания «Роснефть» и Газпромбанк (им будет принадлежать порядка 75%), а ОСК может получить миноритарную долю. Однако два наиболее проблемных дальневосточных актива - Хабаровский и Амурский судостроительные заводы, входящие сегодня в ДЦСС, могут остаться в ОСК.

Кроме того, согласно опубликованной информации на «БалтИнфо», в период с 2021 года по 2024 год Балтийский завод ожидает поэтапная реструктуризация, «Северную верфь» ждет модернизация, в том числе и под гражданские проекты Атомфлота, на Выборгском заводе модернизация пройдет в рамках реализации совместного проекта ОСК и южнокорейской компании STX в Финляндии Arctic Helsinki Shipard для активного развития строительства дизельных ледоколов и судов снабжения.

«Принципиальное отличие генерального направления развития судостроения корпорации - ориентация на сложную технику, как в военном кораблестроении, так и в гражданском судостроении, что обусловлено единой технологической структурой судостроительных заводов, - говорится в тексте стратегии. - Портфель потенциальных заказов гражданской судостроительной продукции на период до 2030 года оценивается примерно в 1400-1600 единиц, уже представлены предварительные заявки на период до 2030 года суммарным объемом около 1200 единиц».

В июне 2014 года ОСК возглавил замглавы Минпромторга Алексей Рахманов.

Лаку Верф (Шлиссельбург, Ленинградская область)

ЗАО «Ахтубинский судостроительно-судоремонтный завод» (Ахтубинск)

ОАО «Балтийский Завод» (Санкт-Петербург)

ООО «Верхнекамская Строительная Компания» (Пермь)

ЗАО «Волжский судостроительно-судоремонтный завод» (Волжский, Волгоградская область)

ОАО «Выборгский судостроительный завод» (Ленинградская область)

ОАО «Завод Нижегородский Теплоход» (Бор, Нижегородская область)

ОАО «Дальневосточный завод Звезда» (Большой Камень)

ОАО «Костромской судостроительно-судоремонтный завод» (Кострома)

ОАО «Завод Красное Сормово» (Нижний Новгород)

ОАО «Судостроительный завод «Красные Баррикады» (Астраханская область)

ОАО «Лотос» (Нариманов, Астраханская область)

ООО «Морской судостроительный завод – 2» (Астрахань)

ОАО «Окская судоверфь» (Навашино, Нижегородская область)

ОАО «Ленинградский судостроительный завод «Пелла» (Ленинградская область)

ОАО «Производственное объединение «Севмаш» (Северодвинск)

ОАО «Судостроительный завод им. Октябрьской революции» (Благовещенск)

Сегмент пассажирского судостроения

ООО «Верфь братьев Нобель» (Рыбинск, Ярославская область)

ОАО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького» (Республика Татарстан)

ОАО «Костромской судомеханический завод» (Кострома)

ОАО «Красноярская судостроительная верфь» (Красноярск)

ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод» (Москва)

ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» (Шлиссельбург)

ООО «Самусьский судостроительный и судоремонтный завод» (Самусь, Томская область)

ОАО «Сосновский судостроительный завод» (Сосновка, Кировская область)

ОАО «Средне-Невский судостроительный завод» (Санкт-Петербург)

ГУП «Хабаровский судостроительный завод» (Хабаровск)

Агентство маркетинговых исследований

DISCOVERY RESEARCH GROUP

125438, Москва, ул. Михалковская 63Б, стр. 4, этаж 4

БЦ «Головинские пруды»

Тел. +7 (499) 394-53-60, (495) 968-13-14

e-mail: research@drgroup.ru

www.drgroup.ru

Схема проезда

