

Тулякова Ирина Ростиславовна

кандидат экономических наук,  
доцент кафедры экономической теории  
и экономической политики  
Санкт-Петербургского государственного  
университета

## МЕСТО САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ

### *Аннотация:*

*В статье анализируется судостроение России – гражданское и военное. Позиции России на мировых рынках различаются по этим двум видам производства. И гражданское, и военное производство судов сегодня претерпевает целый ряд ограничений дальнейшего развития. Если в ближайшее время не будут разрешены проблемы судостроительной отрасли, отечественные производители не смогут удовлетворять внутренний спрос. Это грозит утратой военной, транспортной национальной безопасности. Существенное место в российском судостроении занимают производители и разработчики Санкт-Петербурга.*

### *Ключевые слова:*

*гражданское судостроение, военное кораблестроение, военно-морская техника, судостроительный кластер.*

Tulyakova Irina Rostislavovna

PhD in Economics,  
Assistant Professor,  
Economic Theory  
and Economic Policy Department,  
St.-Petersburg State University

## ST. PETERSBURG AS A PART OF THE SHIPBUILDING INDUSTRY OF RUSSIA

### *Summary:*

*The article analyzes the civil and military shipbuilding industry of Russia. The country's positions on the global market differ for these two types of manufacture. Both civil and military shipbuilding industries are now facing a number of constraints to further development. If the problems of the shipbuilding sector remain unresolved, in the near future the domestic producers will not be able to meet even domestic demand, which may result in national military and shipping security threats. The manufacturers and developers of St. Petersburg play significant role in the Russian shipbuilding industry.*

### *Keywords:*

*civil shipbuilding, military shipbuilding, naval engineering, shipbuilding cluster.*

Россия – страна, для которой судостроение было всегда важнейшей отраслью производства. Особенно значимой эта отрасль стала после петровских преобразований и таковой оставалась вплоть до наших дней. Россия омывается множеством морей, по внутренним территориям протекает множество рек, многие внутренние регионы связаны друг с другом и с центром посредством речного и морского транспорта. В силу особого географического положения России через нашу страну водными путями проходят огромные транзитные потоки из Европы в Азию и обратно. Кроме того, существует еще и рыболовецкий флот, ведутся арктические исследования. Все эти виды деятельности создают спрос на продукцию гражданского судостроения.

Ну и нельзя забывать российскую историю. Череда войн, территориальных завоеваний и прочих военных конфликтов создавали непрерывный спрос на продукцию военного кораблестроения.

**Мировое гражданское судостроение.** В настоящее время мировое гражданское судостроение переживает очень сложный период. Это связано с активным строительством судов в период, предшествовавший мировому финансовому кризису 2008–2009 гг. Долгосрочность строительства и поставок в этой отрасли, ее инерционность, сокращение мировой экономики в период кризиса привели к переизбытку тоннажа [1].

Во многих странах для спасения и сохранения национальные судостроительные верфи получили достаточную финансовую поддержку со стороны государства (Южная Корея, Япония, Китай). Кризисные явления и различные сценарии выхода в разных стра-

нах привели к закреплению тенденции перемещения центра мирового судостроения на Восток. Разрыв между долями восточных судостроителей и европейских увеличился в период финансового кризиса также из-за более низкой стоимости труда и производства на азиатских верфях [2].

Крен в сторону восточных производителей начался еще во второй половине XX в. В первой половине XX в. основную роль в мировом судостроении играли страны Западной Европы. В начале 1970-х гг. на первое место по объему судостроения выходит Япония. В конце 1970-х гг. крупным игроком становится Южная Корея. А когда на этот рынок в 1990-е годы выходит Китай, смещение центра мирового судостроения на Восток становится очевидным.

Перспективы России не только на внешнем, но и на внутреннем рынке потребления продукции гражданского судостроения при таком раскладе становятся достаточно туманными. Российские суда на мировом рынке занимают ничтожно малую долю (менее 1 % в общем объеме продаж), хотя существует определенная российская ниша: строительство ледоколов, научно-исследовательских судов, судов для работы на арктическом шельфе и других.

Потребности российского внутреннего рынка велики. Транспортный флот России при отсутствии за последние 20 лет серьезных инвестиций обветшал и требует для обновления большого количества разнообразных речных и морских судов. При этом степень участия национальной продукции в покрытии потребностей водного транспорта за последнее время постоянно уменьшается. Сегодня только 5 % в общем объеме перевозок собственных внешнеторговых и транзитных грузов осуществляется транспортным флотом под российским флагом – 30 лет назад эта доля достигала 70 % [3]. Естественно, это угрожает монополизацией направлений транспортных потоков иностранными судоходными компаниями с последующим диктатом цен на перевозки. Огромное значение для обеспечения продовольственной безопасности имеет рыбопромысловый флот. Ему тоже требуется серьезное обновление.

В гражданском судостроении и военном кораблестроении у России при наличии общих проблем значительно различаются история развития, современное состояние, позиции на мировом рынке и перспективы.

**Рынок российского кораблестроения.** Одной из причин несоответствия национального спроса и предложения продукции внутреннего рынка судостроения является исторически сложившаяся ситуация, при которой на территории России во второй половине XX в. гражданское судостроение было развито явно недостаточно: большая часть потребности покрывалась за счет верфей в странах бывшего социалистического лагеря (Польша, ГДР), а также некоторых капиталистических стран (Финляндия). Основным направлением производства долгое время было военное кораблестроение. Конечно, это было связано с гонкой вооружений, «холодной войной», необходимостью сохранения военного паритета с США.

Окончание гонки вооружений, совпавшее во времени со сложным для России периодом перехода на рыночную систему хозяйствования, повлекло сокращение государственного финансирования всей сферы военных разработок и производств, в том числе и военного кораблестроения. Десятилетиями государство не финансировало в должном объеме научные исследования ни в гражданском, ни в военном судостроении. Выжить и самостоятельно развивать военную науку многие известные судостроительные предприятия смогли только за счет исполнения экспортных заказов. Вооружение и военная техника (ВВТ) советского образца за годы «холодной войны» приобрели достаточно высокую репутацию на мировом рынке. Эта заслуженная репутация была позже экстраполирована

на российскую продукцию всего оборонно-промышленного комплекса, в том числе и на военно-морскую технику (ВМТ).

Рынок военно-морской техники, как и прочие рынки ВВТ, отличается в последние десятилетия ожесточенной конкурентной борьбой за экспортные заказы. Во многих развитых странах наблюдается снижение спроса национальных ВМС на новую продукцию, что связано с оптимизацией состава корабельного флота. Сокращение внутренних заказов заставляет судостроительные компании все активнее искать покупателей на мировом рынке. В то же время ограниченные военные бюджеты большинства развивающихся стран еще больше сокращают сегмент новой техники, так как эти страны предпочитают закупки поддержанных кораблей или модернизацию уже имеющихся.

По оценкам аналитиков Центра анализа мировой торговли оружием (ЦАМТО), экспорт ВМТ осуществляют 30 стран. Наиболее продаваемой продукцией в мире являются боевые надводные корабли. В период 2005–2012 гг. на их долю приходилось 51,6 % общего объема продаж. Второе место – у подводных лодок (25,9 %), третье – у катеров и малых десантных кораблей (22,5 %). По всем трем категориям (см. табл. 1) наибольший объем экспорта в период 2005–2012 гг. имела Германия (22,1 % мирового рынка в сегменте ВМТ), второе место – у Франции (16,4%), третье – у России (15,3%) [4]. В десятку крупнейших за период с 2005 по 2012 гг. в порядке убывания объемов экспорта входят также Великобритания, Испания, Нидерланды, США, Австралия, Италия, Китай.

**Таблица 1 – Объемы продаж стран-экспортеров ВМТ за период 2005–2012 гг. (в млн долл. в текущих ценах)\***

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2005–2012
Германия	1131,3	1894,0	1189,7	798,3	916,0	1713,2	868,0	2002,8	10 513,2
Франция	1818,8	564,1	618,8	1678,3	913,0	817,0	624,4	774,9	7809,4
Россия	2038,3	971,7	200,0	245,0	7,0	822,5	625,0	2352,5	7262,0

\*Источник: [5].

На период 2013–2016 гг. аналитики ЦАМТО прогнозируют рост объемов продаж ВМТ. Объем экспорта оценивают в 37,752 млрд долл. (для сравнения в 2009–2012 гг. – 25,525 млрд долл.). В будущий период лидерство по продажам останется за боевыми надводными кораблями, второе место – у катеров, третье – у неатомных подводных лодок.

**Проблемы российского судостроения.** Несмотря на благоприятные прогнозы аналитиков в отношении лидерства российских производителей ВМТ, к настоящему моменту совершенно очевидно, что в российской судостроительной отрасли присутствуют проблемы, препятствующие дальнейшему развитию и гражданского, и военного судостроения и в связи со значением отрасли для страны угрожающие национальной, транспортной, топливно-энергетической, продовольственной безопасности.

Одна из проблем заключается в диспропорциональной структуре отрасли в сторону более мощно развитого военного кораблестроения. При значительном спросе на гражданские суда внутренний рынок ориентирован в основном на импортные поставки (причем зачастую поставки отнюдь не новых кораблей). Наше военное кораблестроение долгие годы было больше направлено на удовлетворение потребностей военно-морских сил иностранных государств. Поскольку все российские судостроительные заводы производят и гражданскую, и военную продукцию, то очевидно, что для полноценной загрузки нужны и те и другие заказы.

Развитие национального судостроения во многом тормозится несовершенством законодательства, отсутствием серьезной государственной поддержки гражданского судостроения и системой финансирования строительства. Долгосрочность строительства судов во всем мире приводит к необходимости получения кредитов – больших (до 80 %

стоимости судов), на большие сроки (до 10 лет) и под возможно низкие проценты (что удешевляет производство). Поэтому во многих странах существуют специальные государственные программы поддержки данного кластера, что позволяет повысить глобальную конкурентоспособность, поддерживать и активно развивать судостроительный кластер даже в условиях кризиса (Италия – прежде всего Генуя; Финляндия; Мальта). Как известно, в России имеет место недостаток «дешевых длинных денег», т. е. кредит возможно получить на меньшие сроки и под более высокие проценты, чем за рубежом, что приводит к удорожанию отечественного строительства по сравнению с зарубежными конкурентами. Часто у российских производителей возникает потребность покупки импортного судового оборудования, облагаемого таможенной пошлиной, что также затраты не снижает. Отметим, что слабое участие государства в сфере гражданского судостроения не только снижает востребованность российских судов, но и порождает новые угрозы экономической безопасности [6].

Достаточно остро стоит для судостроительной отрасли и проблема страхования. Проблемы связаны со спецификой отрасли: длительный производственный цикл, специфические производственные активы и связанные с этим колоссальные затраты, которые могут пропасть в случае срыва многомиллиардных заказов, возможные неустойки, длительные сроки окупаемости продукции, повышенные риски при эксплуатации морской техники и т. д. Это значительно усложняет и удорожает процесс страхования рисков в судостроении, способствует возникновению проблем морального риска и неблагоприятного отбора, требует разработки специальных выявляющих механизмов и механизмов предотвращения оппортунистического поведения сторон [7, с. 102].

Большой проблемой судостроения, как и многих других отраслей экономики России, является износ основных фондов, ухудшение кадрового потенциала, отставание от зарубежных конкурентов в области технологий, необходимость внедрения некоторых видов оборудования (например, кранов большой грузоподъемности для крупноблочного строительства). Поэтому в современных условиях российское гражданское судостроение не столько развивается, сколько выживает, не имея возможности использовать свои ключевые факторы успеха [8]. Все это явилось следствием почти полного прекращения государственного финансирования отрасли в 90-е гг. XX века.

В случае отсутствия решения данных проблем возникают достаточно серьезные угрозы для будущего России. Это угроза полного вытеснения отечественных производителей гражданского судостроения не только с внешнего (там уже сегодня наше присутствие неощутимо), но и с внутреннего, очень емкого рынка (угроза прежде всего транспортной независимости). В случае утраты конкурентоспособного гражданского судостроения рано или поздно возникнут трудности в создании ВМТ (а это уже угроза национальной безопасности). Кроме того, поскольку в судостроении страны занято огромное количество работников, то в случае развития отрасли по неблагоприятному сценарию не удастся избежать и серьезных социальных проблем.

**Судостроительный кластер Санкт-Петербурга.** Санкт-Петербург создавался Петром I как морская столица России. Он стремился интегрировать страну в европейскую цивилизацию, что в тот период было возможно в том числе и за счет расширения торговли с европейскими странами. Для торговли с Европой нужны были суда, для защиты города и ведения продолжающейся Северной войны – военные корабли. Поэтому первым производственным предприятием Санкт-Петербурга стали Адмиралтейские верфи. С них началась история судостроения города, и до сих пор остающаяся приоритетным направлением промышленности Санкт-Петербурга.

Все питерские предприятия способны и выпускают гражданскую и военную продукцию. Продукция кораблестроения составляет более 50 % от всей продукции оборонного производства, выпускаемой в Санкт-Петербурге. При этом экспортные поставки питерского судостроения составляют 70 % всех поставок российской судостроительной отрасли [9].

Отрасль имеет огромное значение и в целом для России, и для самого города. Производимая в судостроении продукция составляет 4 % от валового регионального продукта Санкт-Петербурга, 16 % от общего количества занятых в промышленности трудятся в судостроении.

Санкт-Петербург – центр размещения не только производителей, но и разработчиков продукции отрасли. Причем в Санкт-Петербурге сосредоточено около 90 % всего научного российского судостроительного потенциала. Это известные конструкторские бюро «Рубин», «Малахит», «Алмаз» и другие. Таким образом, в Санкт-Петербурге присутствует полная технологическая цепочка по разработке и строительству гражданских судов и военных кораблей. Это дает возможность питерским производителям адекватно реагировать на рыночные вызовы, создавать конкурентоспособную продукцию. И это позволяет говорить о реально существующем в Санкт-Петербурге судостроительном кластере [10, с. 40].

На питерских верфях производится широкий спектр продукции гражданского судостроения:

– Адмиралтейские верфи – предприятие, являющееся ровесником города, которое на протяжении 300 лет выпускало разнообразную, соответствующую технологиям времени продукцию. Начиналось все с деревянных парусных кораблей, а теперь на верфях строятся современные научно-исследовательские суда, суда-спасатели, танкеры.

– Балтийский завод возник в середине XIX века в период коренной перестройки и военно-морского флота России, и отечественного кораблестроения после поражения в Крымской войне. Это было время перехода к строительству броненосного и парового флота. Географическое положение России, суровый климат большей части страны, протяженный Северный морской путь – все это создало предпосылки для производства в стране ледоколов. В период советской власти в 20-е г. XX века на заводе было освоено их производство. До настоящего времени дизель-электрические ледоколы, плавучие атомные электростанции и некоторая другая продукция Балтийского завода не имеют аналогов в мире.

– Северная верфь основана в начале XX века после потерь в японской войне и в преддверии Первой мировой. В советское время завод начал производство гражданских судов различного назначения. Это были пассажирские суда и грузовые, а именно сухогрузы, лесовозы, танкеры, контейнеровозы, рыболовецкие и научно-исследовательские суда.

– Самая молодая из представленных – судостроительная компания «Алмаз». Создана была уже при советской власти в 30-гг. для строительства пограничных катеров. На протяжении всей истории своего существования завод строил маломерный водный транспорт, в основном военного назначения. Но и гражданская продукция производилась. Например, в настоящее время на «Алмазе» создаются гражданские катера на воздушной подушке, позволяющие перевозить пассажиров и грузы по мелководью, заболоченным территориям.

Как видим, возникновение судостроительных предприятий России зачастую стимулировалось военными задачами. Потери в очередном конфликте приводили к необходимости создания новых, более современных производств. Поэтому традиционно военное кораблестроение являлось приоритетным для России.

Кроме продукции гражданского судостроения на верфях Санкт-Петербурга производятся все наиболее продаваемые категории военно-морской техники: дизель-электрические и неатомные подводные лодки (Адмиралтейские верфи); атомные ракетные крейсера и фрегаты (Балтийский завод); надводные военные корабли – эскадренные миноносцы, противолодочные и сторожевые корабли (Северная верфь); десантные корабли на воздушной подушке, патрульные, сторожевые и ракетные катера (судостроительная компания «Алмаз»).

Все это позволяет считать Санкт-Петербург главным центром судостроения России. Эта отрасль была приоритетной на протяжении всей истории города и остается таковой сегодня. Но для сохранения такого положения и в будущем нужно вовремя выявлять возникающие проблемы и принимать меры по их решению (причем лучше это делать превентивно).

#### **Выводы**

1. Судостроительная отрасль для России была и остается важнейшей в силу ключительного географического положения, природно-климатических особенностей и исторического развития.

2. На данный момент гражданское судостроение не способно удовлетворять даже внутренние потребности страны и совершенно неконкурентоспособно на мировом рынке.

3. Развитию военного кораблестроения всегда уделялось должное внимание, особенно серьезных успехов в отрасли удалось добиться в советский период. В настоящее время страна остается одним из главных участников мирового рынка военно-морской техники.

4. Существующие ограничения для развития судостроительной отрасли в целом при отсутствии разрешения проблем могут привести к утрате национальной, транспортной, продовольственной безопасности.

5. Санкт-Петербургский судостроительный кластер занимает существенное место в судостроении России. Он представлен крупными и уникальными производителями продукции гражданского судостроения и военно-морской техники, а так же разработчиками различных направлений морских технологий.

6. Столь значимая и столь специфичная отрасль не может и не должна остаться без государственной поддержки. Для улучшения позиций российского судостроения Правительством принята в 2012 г. государственная программа «Развитие судостроения на 2013-2030 гг.» [11]. В программе поставлены амбициозные цели добиться улучшения позиций России в гражданском судостроении при сохранении положения ведущего мирового экспортера военно-морской техники.

#### **Ссылки:**

1. Логачев С.И., Чугунов В.В. Влияние финансово-экономического кризиса на развитие мирового судостроения [Электронный ресурс]. URL: <http://www.maritimemarket.ru/article.phtml?id=1073> (дата обращения 24.10.2013).
2. Тенденции мирового судостроения [Электронный ресурс]. URL: <http://maritime-zone.com/articles/trends-of-world-shipbuilding> (дата обращения 15.06.2013).
3. Логачев С.И. Всегда есть куда развиваться и чем удивить. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.korabel.ru/news/comments/logachev\\_stanislav\\_ivanovich\\_vsegda\\_est\\_kuda\\_razvivatsya\\_i\\_chem\\_udiviti.html](http://www.korabel.ru/news/comments/logachev_stanislav_ivanovich_vsegda_est_kuda_razvivatsya_i_chem_udiviti.html) (дата обращения 24.07.2013).
4. Мировой экспорт военно-морской техники в 2005-2012 гг. и прогноз на период 2013-2016 гг. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.armstrade.org/includes/periodics/expo/2012/1021/111715299/detail.shtml> (дата обращения 9.06.2013).
5. Центр анализа мировой торговли оружием [Электронный документ]. URL: <http://www.armstrade.org/> (дата обращения 9.06.2013).

6. Лякин А.Н. Структурные сдвиги в российской экономике и промышленная политика // Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 5: Экономика. 2013. № 1. С. 39–52.
7. Денггов В.В., Мельникова Е.П. Неблагоприятный отбор на рынках различных страховых услуг и способы борьбы с ним (опыт практических исследований) // Маркетинг MBA. Маркетинговое управление предприятием. 2013. № 2. С. 98–118.
8. Пашкус В.Ю. Общественный сектор в условиях новой экономики // Там же. С. 178–195.
9. Концепция развития кластера судостроения в Санкт-Петербурге [Электронный ресурс]. URL: <http://gov.spb.ru/static/writable/ckeditor/uploads/2013/02/07/sudostroenie.pdf> (дата обращения 29.09.2013).
10. Рыбаков Ф.Ф. Промышленность Санкт-Петербурга и вызовы неоиндустриальной экономики // Экономист. 2010. № 1. С. 39–42.
11. Государственная программа Российской Федерации «Развитие судостроения на 2013–2030 гг.» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.minpromtorg.gov.ru/ministry/fcp/6> (дата обращения 10.09.2013).

### References:

1. Logatchev, SI & Chugunov, VV 2013, *Impact of financial crisis on the development of world shipbuilding*, retrieved 24 October 2013, <<http://www.maritimemarket.ru/article.phtml?id=1073>>.
2. *Trends in world shipbuilding* 2013, retrieved 15 June 2013, <<http://maritime-zone.com/articles/trends-of-world-shipbuilding>>.
3. Logatchev, SI 2013, *Where there is always something to surprise and evolve*, retrieved 24 July 2013, <[http://www.korabel.ru/news/comments/logatchev\\_stanislav\\_ivanovich\\_vsegda\\_est\\_kuda\\_razvivatsya\\_i\\_chem\\_udi\\_vit.html](http://www.korabel.ru/news/comments/logatchev_stanislav_ivanovich_vsegda_est_kuda_razvivatsya_i_chem_udi_vit.html)>.
4. *World exports of naval equipment in 2005-2012 and forecasts for the period 2013-2016* 2012, retrieved 24 September 2013, <<http://www.armstrade.org/includes/periodics/expo/2012/1021/111715299/detail.shtml>>.
5. *Centre for Analysis of World Arms Trade* 2013, retrieved 09 June 2013, <<http://www.armstrade.org/>>.
6. Lyakin, AN 2013, 'Structural changes in the Russian economy and industrial policy', *Vestnik St. Petersburg University. Episode 5: The Economy*, no. 1, p. 39-52.
7. Dengov, VV & Melnikova, EP 2013, 'Adverse selection in the markets of insurance services and how to deal with it (the experience of practical research)', *Marketing MBA. Marketing management company*, no. 2, p. 98-118.
8. Pashkus, VY 2013, 'The public sector in the new economy', *Marketing MBA. Marketing management company*, no. 2, p. 178-195.
9. *The concept of cluster development of shipbuilding in St. Petersburg* 2013, retrieved 29 September 2013, <<http://gov.spb.ru/static/writable/ckeditor/uploads/2013/02/07/sudostroenie.pdf>>.
10. Rybakov, FF 2010, 'Industry St. Petersburg and calls neoindustrial economy', *Economist*, no. 1, p. 39-42.
11. *State Program of the Russian Federation "Development of shipbuilding 2013-2030"* 2013, retrieved 10 September 2013, <<http://www.minpromtorg.gov.ru/ministry/fcp/6>>.