



ВОСТОЧНЫЙ ЦЕНТР
ГОСУДАРСТВЕННОГО
ПЛАНИРОВАНИЯ



СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ОТРАСЛЬ

ИССЛЕДОВАНИЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ И ОГРАНИЧЕНИЙ РАЗВИТИЯ

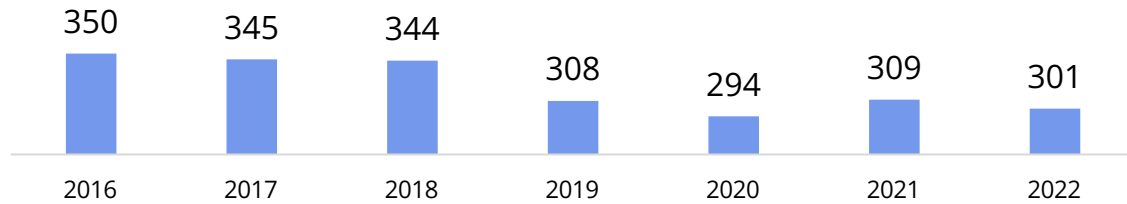
МИРОВОЕ СУДОСТРОЕНИЕ

▶ Февраль 2025

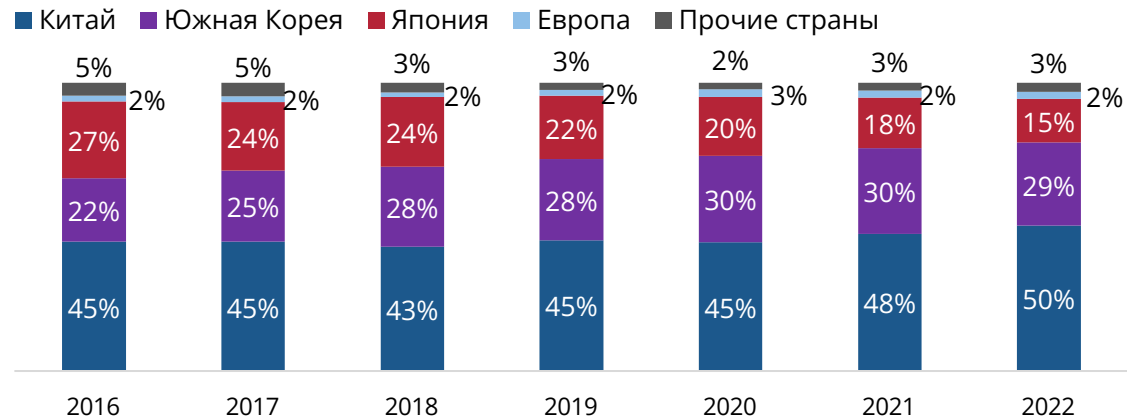
2

Около **95%** судов строится в Азии, где лидирующую позицию занимает Китай (**50%** заказов). Высокий уровень консолидации отрасли – **78%** заказов включены в портфель **ТОП-10** судостроительных компаний.

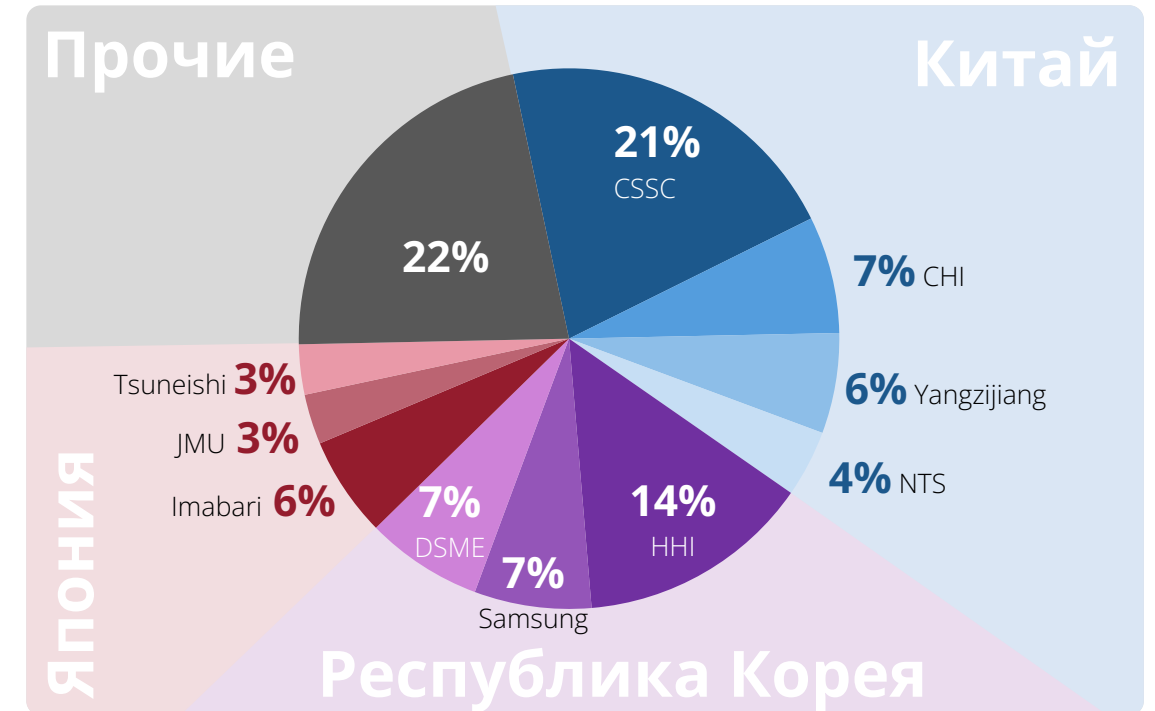
Количество судостроительных верфей в мире, ед.



Мировой портфель заказов в судостроении по дедвейту



ТОП-10 крупнейших судостроительных компаний в мире по дедвейту портфеля заказов на суда в 2022 г.



СУДОСТРОЕНИЕ В РОССИИ

Всего в судостроительной отрасли осуществляют деятельность порядка **440** организаций, из них:

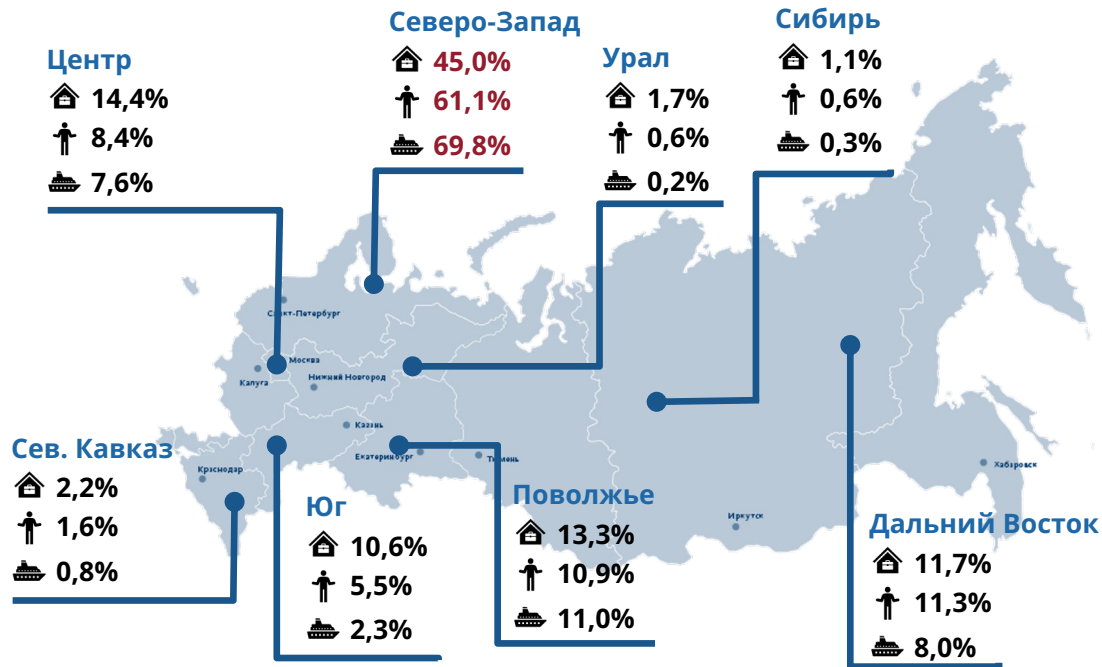
- **332** промышленных организаций, в том числе **220** ССЗ и СРЗ (с учетом филиалов АО «ЦС «Звездочка»);
- **88** научных, проектных, IT и инжиниринговых организаций, включая **3** КБ, строящих суда;
- **20** прочих организаций (компании, реализующие управляющие, лизинговые, стивидорные, складские, сервисные функции).

География судостроительной отрасли, 2024 г.

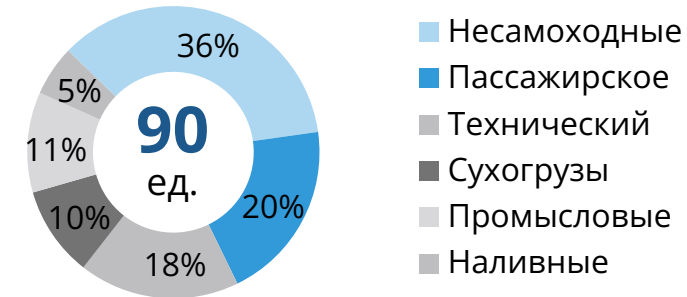
🏠 Кол-во орг.

👤 Кадры

🚢 Объем пр-ва



Построенные суда 2023 г.



Построенные суда 2024 г.



КЛЮЧЕВЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ СУДОСТРОЕНИЯ В РОССИИ

Под воздействием санкционного давления усиливается негативное влияние исторически сложившихся отраслевых проблем на конкурентоспособность российского судостроения

| | Заказ | Разработка проекта судна | Строительство | Эксплуатация | Обслуживание и ремонт |
|--|--|---|--|---|-----------------------|
| Проблемы, вызванные санкционным воздействием | <ul style="list-style-type: none">Наличие блокирующих санкций в банковском секторе | <ul style="list-style-type: none">Необходимость осуществления затрат на подбор альтернативного оборудованияДоработка сущ. заказов для применения замещенного оборудования, внесение изменений в конструкции после выдачи проекта | <ul style="list-style-type: none">Отсутствие комплектующих для производственного оборудованияОтсутствие техн. сопровождения для закупленного оборудования | <ul style="list-style-type: none">Отказ зарубежных организаций от выполнения гарантийных обязательств на оборудованиеОтсутствие комплектующих для агрегатов, вышедших из строя во время эксплуатации | |
| Проблемы, сложившиеся исторически | | <ul style="list-style-type: none">Низкий объем упреждающих исследованийЗакладка проектов с устаревшими технологическими решениямиНеобоснованное применение импортной комплектации | <ul style="list-style-type: none">Высокий уровень морального и физ. износа основных фондовНехватка квалифицированных кадровОтсутствие серийных заказов, низкий уровень загрузки производственных мощностей | <ul style="list-style-type: none">Сложность и длительность таможенного оформления запасных частей, материалов и оборудования, ввозимых для ремонтаВысокий уровень морального и физического износа основных фондовСезонная загруженность предприятий | |
| Потенциальные риски | <ul style="list-style-type: none">Снижение спроса | <ul style="list-style-type: none">Ослабление научно-технического и технологического потенциала отрасли | <ul style="list-style-type: none">Увеличение логистических издержек, длительности производстваРост себестоимости строительстваНесвоевременное и некачественное выполнение заказаСнижение портфеля заказов | <ul style="list-style-type: none">Увеличение издержек в результате необходимости существенной перепроектировки систем судна | |

Экономическая модель

Ключевые параметры

Актуально для России

Плановая / Планово-рентабельная / Плановая прибыльно-ориентированная

Где применяется:



- Бюджетное финансирование строительства судов
- Планирование на базе учета трудозатрат
- Система государственного заказа (в условиях рынка)
- Низкие налоги (арендная плата за использование осн. фондов)
- Финансирование модернизации, строительства верфей и проектных институтов из бюджета

Развитие проектного и научного контура на базе бюджетного финансирования проектных институтов (бюджет + коммерческие проекты)

Активной государственной поддержки

Где применяется:



- Система мер поддержки при сохранении квазирыночной модели формирования себестоимости
- Система государственного заказа
- Следование в авангарде технологической «моды» газовозы, эколог. двигатели
- Строительство верфей за счет государства
- Развитие кластеров и объединение верфей в единую экосистему

Создание развитой системы мер поддержки адаптированной к российским условиям и задачам развития отрасли

Институциональная

Где применяется:



- Институциональное обеспечение низкой кредитной ставки: наличие индикатора (LIBOR, EURIBOR) и рынка межбанковского кредитования (формирование индикатора)
- Система поддержки длительных контрактов, института лизинга, мезонинного кредита и т.п.
- Активное участие ЦБ и специализированных банков в формировании условий для реализации проектов длительного финансирования

Модель может служить ориентиром для целей стратегического развития по сценарию перехода от модели активной гос. поддержки к созданию институтов, обеспечивающих системное решение проблем развития судостроения

Рыночная

Где применяется:



- НДС 18% и наличие мер поддержки
- Компактно расположенный судостроительный кластер
- Финансовые схемы на базе низких кредитных ставок
- Использование Европейских институтов кредитования для заказчиков из ЕС
- Исторически сложившаяся модель производства с дифференцированными портфелями заказов яхты, рыболовные суда, корветы

Модель может быть использована ограниченно для близких к рыночным условиям секторов экономики при условии наличия потенциального рыночного инвестора

МЕРЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ

▶ Февраль 2025

6

В России меры государственной поддержки судостроительной отрасли преимущественно направлены на стимулирование спроса

ОТРАСЛЕВЫЕ

Проектные, научные, конструкторские предприятия

Производители комплектующего оборудования

Судостроительные и судоремонтные предприятия

Судоходные и промысловые компании (заказчики)

Возмещение до 80% затрат, связанных с разработкой, созданием и внедрением в серийное производство судового комплектующего оборудования (ПП РФ от 20.10.2022 г. № 1872)

Обнуление НДС для судоремонтных предприятий (ФЗ от 24 июня 2023 г. № 261-ФЗ; Приказ Минпромторга от 16.08.2023 №2977)

Субсидии на уплату процентов по кредитам, привлеченным для реализации проектов по созданию судостроительных комплексов (ПП РФ от 14.03.2018 № 253)

Субсидирование (20% / 25% затрат) строительства крупнотоннажных судов (ПП РФ от 04.12.2019 № 1584)

Возмещение 20 % стоимости крабоволовного судна, построенного на верфях ДФО (ПП РФ от 29.07.2020 г. № 1138)

Возмещение до 30% стоимости судна рыбопромыслового флота (ПП РФ от 27.12.2019 г. № 1917)

Компенсация затрат (2/3 или 3/4 суммы) на уплату процентов по кредитам и платежей по лизингу на приобретение гражданских судов (ПП РФ от 22.05.2008г. № 383)

Возмещение затрат (10-25 %) на приобретение новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию (ПП РФ от 27.04.2017 г. № 502)

Программы льготного лизинга гражданских судов водного транспорта

1,2 млрд руб. предоставлено на реализацию из федерального бюджета в 2023 г.

5,5 млрд руб. предоставлено на реализацию из федерального бюджета в 2023 г.

35,5 млрд руб. предоставлено на реализацию из федерального бюджета и Фонда национального благосостояния в 2023 г.

ОБЩИЕ

Программа стимулирования АНО «Агентство по технологическому развитию» производства комплектующих изделий (ПП РФ от 18.02.2022 № 208)

Программа стимулирования АНО «Центр поддержки инжиниринга и инноваций» доработки продукции технологических компаний (ПП РФ от 17.03.2022 г. № 392)

Льготные займы Фонда развития промышленности

Преференциальные режимы (ОЭЗ, ТОСЭР, СПВ)

МЕРЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ

▶ Февраль 2025

7

Наибольший спрос в сегменте строительства транспортных и пассажирских судов. Особый акцент на содействии снижению импортозависимости и развитию сегмента судового оборудования.

Результаты государственной поддержки

В рамках компенсации затрат на уплату процентов по кредитам и платежей по лизингу завершено субсидирование **63** построенных судов, продолжается субсидирование **110** судов

■ Завершено субсидирование (на 2022 г.) ■ Субсидируемые (на 2022 г.)



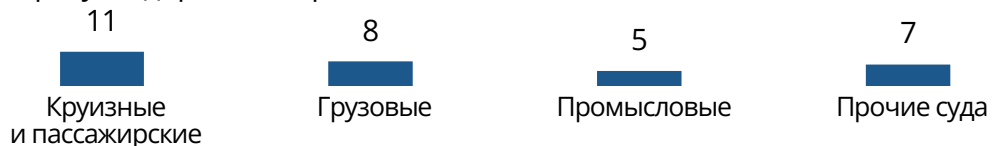
В рамках действия программы лизинга построено **64** судна

■ Построено судов, ед.



Просубсидировано строительство **31** судна в рамках программы утилизационного гранта

■ Просубсидировано строительство



Востребованные меры поддержки

15 судов

запланировано в рамках субсидирования строительства крупнотоннажных судов

60 проектов

реализуется в рамках предоставления субсидии на разработку, создание и внедрение в серийное производство судового оборудования

17 проектов

одобрено и 9 проектов профинансировано в разрезе программ Фонда развития промышленности (с 2017 г.)

7 заявок

поступили в интересах АО «ОСК» и были одобрены к финансированию в рамках программы АНО «Центр поддержки инжиниринга и инноваций»

3 проекта

отнесенных к разработкам в области судостроения реализуются в рамках программы стимулирования АНО «Агентство по технологическому развитию» производства комплектующих изделий

МЕРЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ

▶ Февраль 2025

8

В настоящее время часть мер государственной поддержки судостроения и судоремонта не является востребованными и/или эффективными

Невостребованные/неэффективные меры поддержки

Просубсидировано строительство судов рыбопромыслового флота

3

в 2020-2021 гг.

0

в 2022-2023 гг.

Просубсидировано строительство крабовых судов на верфях ДФО

2

в 2021-2022 гг.

0

в 2023 гг.

Заключено инвестиционных соглашений в целях обнуления НДС для судоремонтных предприятий

2

с 2023 г.

Количество заявок на получение субсидии в целях реализации проектов по созданию судостроительных комплексов

0

с 2023 г.

Выявленные проблемы

Малая поддержка судостроительных предприятий

01

Отраслевые меры поддержки ориентированы в первую очередь на размещение заказов на российских верфях и использование средств российских финансовых структур, а не на прямую поддержку судостроительных и судоремонтных предприятий

Малый интерес к мерам поддержки

02

Рыбопромышленные предприятия и организации слабо заинтересованы в использовании мер поддержки – приобретение или строительство судно на зарубежной верфи является более приоритетным вариантом в связи с более быстрыми сроками и менее высокой стоимостью строительства промысловых судов

Слабый интерес к инвестиционным соглашениям

03

Судоремонтные предприятия слабо заинтересованы в заключении инвестиционных соглашений в целях обнуления НДС

Непривлекательность условий для модернизации

04

Условия поддержки создания и модернизации судостроительных комплексов являются непривлекательными – 1 из причин – высокая требуемая стоимость реализации проекта (≥ 100 млрд руб.), что направлено на реализацию проектов для крупных судостроительных комплексов

Ожидаемые эффекты



Развитие и обновление производственных мощностей предприятий судостроительной, судоремонтной и смежных отраслей



Повышение конкурентоспособности выпускаемой продукции



Стимулирование обновления речного флота



Стимулирование спроса на строительство рыбопромысловых судов на отечественных верфях

Рекомендации по мерам государственной поддержки

Внесение изменений в ПП РФ от 14.03.2018 № 253 (субсидирование процентов по кредитам на реализацию проектов по созданию судостроительных комплексов):

- а) дополнить проект возможностями модернизации и обновления имеющихся мощностей, в том числе для предприятий судоремонтной и смежных отраслей;
- б) снижение стоимости проекта по созданию судостроительного комплекса.

(текущее условие - реализация проекта стоимостью не менее 100 млрд руб.)



Таможенные льготы

Введение нулевой ставки таможенных пошлин на импорт готового судового оборудования и комплектующих к нему при выполнении одного из следующих условий:

- а) реинвестирование высвободившихся финансовых ресурсов в процессы обновления и совершенствования производственных мощностей;
- б) снижение цены готовой продукции.



Налоговые льготы

Освобождение от уплаты от налога на имущество и льготное налогообложение на период сезонного простоя при условии среднего возраста флота не более 30 лет



Внесение изменений в ПП РФ от 27.12.2019 г. № 1917 (субсидирование строительства судов рыбопромыслового флота):

- а) увеличить границу допустимой предельной стоимости строительства промыслового судна;
- б) пересмотреть допустимые параметры строящегося судна.



Уточнение требований к локализации продукции

Исключение из нормативных актов требования о предоставлении заключения о подтверждении производства промышленной продукции на территории РФ (ПП РФ от 17.07.2015 № 719) в отношении:

- а) несамоходных сухогрузных и наливных речных судов;
- б) рыбопромысловых судов



ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ МОДЕЛИРОВАНИЕ

▶ Февраль 2025

10

Цель моделирования

Анализ развития отрасли от расчета потребности в строительстве судов до формирования финансового результата судостроительных предприятий, отраслевых экономических показателей

01

Оценка спроса на проведение ремонта судов на предприятиях в России

02

Оценка потребности в расширении производственных мощностей судоремонта и судостроения

03

12 лет
период моделирования

Факторы сценарного планирования

- **3 сценария** (инерционный, базовый, инновационный)
- **5 морских бассейнов** по **2 направлениям** грузовых перевозок
- **6 бассейнов внутренних водных путей**

Темп роста
грузовых
перевозок

Темп выбытия
грузовых
судов

- **Значение параметра (да/нет)**

Доступ к международному рынку судостроения

Модернизация производственных мощностей

Прогноз потребности в строительстве грузовых судов



Доступная детализация данных

- по водным бассейнам и направлениям грузовых перевозок
- по видам судов (самоходные и несамоходные)

Прогноз строительства грузовых судов в России



Доступная детализация данных

- по водным бассейнам и направлениям грузовых перевозок
- по видам судов (самоходные и несамоходные)

Финансово-экономическая модель как инструмент оценки:

влияния доступа к мировому рынку судостроения на деятельность судостроительных предприятий в России

направлений развития производственных мощностей судостроительных предприятий

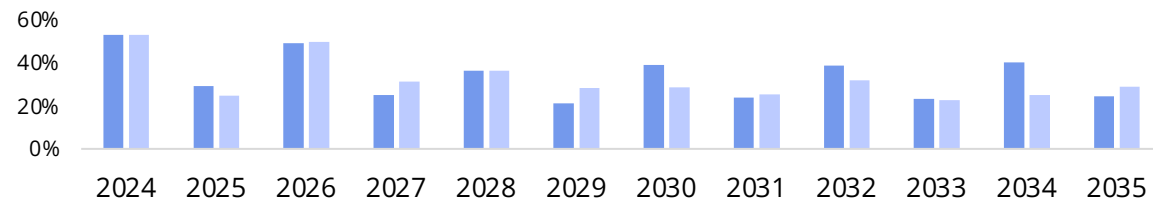
финансовых показателей судостроительных предприятий и отраслевых экономических показателей;

спроса на доковый ремонт в рамках очередного освидетельствования морских судов.

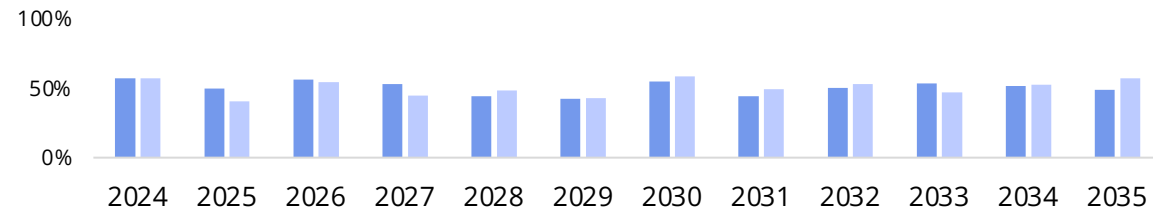
РЕЗУЛЬТАТЫ ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО МОДЕЛИРОВАНИЯ

Оценка загрузки производственных мощностей судостроительных предприятий

Инерционный сценарий



Базовый сценарий

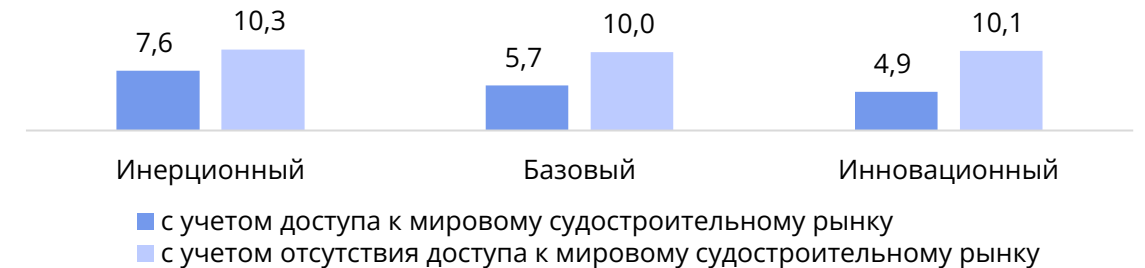


Инновационный сценарий

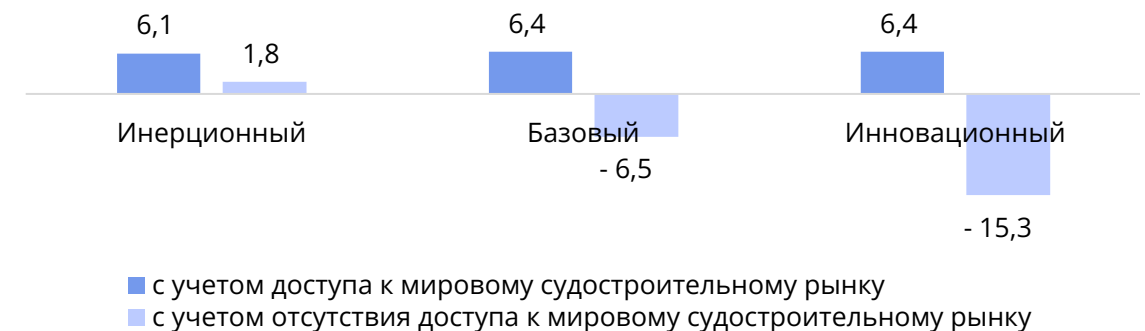


Влияние на качественный и количественный состав флота

Прирост среднего возраста судов к 2035 г.



Прирост обеспеченности грузовых перевозок по внутренним водным путям к 2035 г.



РЕЗУЛЬТАТЫ ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО МОДЕЛИРОВАНИЯ

Оценка количественного состава морского флота по морским бассейнам

| Направление грузовых перевозок | Наименование водного бассейна | Инерционный сценарий | | Базовый сценарий | | Инновационный сценарий | |
|--------------------------------|-------------------------------|----------------------|------|------------------|------|------------------------|------|
| | | 2024 | 2035 | 2024 | 2035 | 2024 | 2035 |
| Экспортные грузовые перевозки | Арктический | 41 | 47 | 41 | 48 | 41 | 47 |
| | Каспийский | 73 | 91 | 73 | 93 | 73 | 94 |
| | Балтийский | 47 | 60 | 47 | 61 | 47 | 62 |
| | Дальневосточный | 84 | 92 | 84 | 89 | 84 | 90 |
| | Азово-Черноморский | 53 | 65 | 53 | 63 | 53 | 64 |
| Каботажные грузовые перевозки | Арктический | 82 | 83 | 81 | 84 | 81 | 84 |
| | Каспийский | 16 | 17 | 16 | 17 | 16 | 17 |
| | Балтийский | 233 | 250 | 233 | 253 | 234 | 257 |
| | Дальневосточный | 250 | 250 | 249 | 247 | 249 | 247 |
| | Азово-Черноморский | 201 | 213 | 200 | 208 | 200 | 209 |

Оценка потребности в доковых судоремонтах по морским бассейнам

| Направление грузовых перевозок | Наименование водного бассейна | Инерционный сценарий | | Базовый сценарий | | Инновационный сценарий | |
|--------------------------------|-------------------------------|----------------------|------|------------------|------|------------------------|------|
| | | 2024 | 2035 | 2024 | 2035 | 2024 | 2035 |
| Экспортные грузовые перевозки | Арктический | 8 | 9 | 8 | 10 | 8 | 9 |
| | Каспийский | 15 | 18 | 15 | 19 | 15 | 19 |
| | Балтийский | 9 | 12 | 9 | 12 | 9 | 12 |
| | Дальневосточный | 17 | 18 | 17 | 18 | 17 | 18 |
| | Азово-Черноморский | 11 | 13 | 11 | 13 | 11 | 13 |
| Каботажные грузовые перевозки | Арктический | 16 | 17 | 16 | 17 | 16 | 17 |
| | Каспийский | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| | Балтийский | 47 | 50 | 47 | 51 | 47 | 51 |
| | Дальневосточный | 50 | 50 | 50 | 49 | 50 | 49 |
| | Азово-Черноморский | 40 | 43 | 40 | 42 | 40 | 42 |

М.И. НИКИШОВА

Руководитель направления
«Цифровая трансформация и устойчивое развитие»,
канд. экон. наук

Н.А. ОСТАРКОВ

Ведущий эксперт-аналитик,
канд. филос. наук

Д.А. ИГИТХАНЯН

Старший экономист

С.С. АБАНИН

Ведущий эксперт-аналитик

Е.А. ВАКУЛЮК

Ведущий эксперт-аналитик