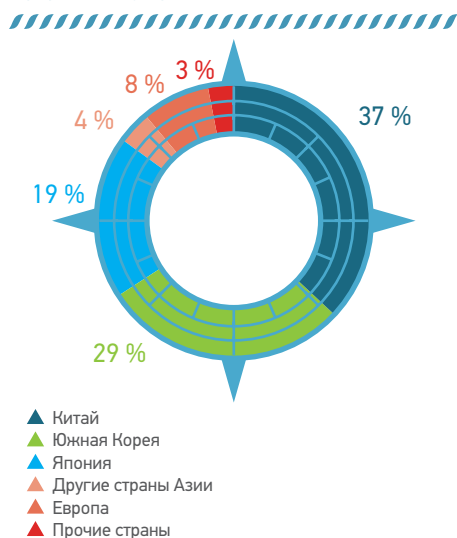


3.3. ГРАЖДАНСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ

ОБЗОР МИРОВОГО РЫНКА СУДОСТРОЕНИЯ

На конец 2015 года общее количество заказов гражданских судов в мире составило 4 745 единиц общим дедвейтом 303,1 млн т, что эквивалентно 17 % от общего тоннажа флота на общую сумму 289,1 млрд долларов США.

Объем заказов гражданских судов в компенсированных валовых регистровых тоннах (CGT) в разбивке по странам-изготовителям на 31.12.2015



Общее количество новых заказов составило 1 306 судов, что на 40 % меньше заказов сделанных в 2014 году в количественном выражении. Стоимость размещенных заказов составила 69 млрд долларов США против 113 млрд долларов США в 2014 году. Таким образом, в 2015 году объем новых заказов гражданских судов снизился на 15 % в количественном выражении, на 7 % по дедвейту и на 23 % в стоимостном выражении. Основные страны-заказчики не изменились: на первом месте европейские государства – 38 % стоимости всех заказанных судов, за ними следуют азиатские – 33 %, страны Северной Америки – 15 %, остальные страны – 14 %.

Основными производителями гражданских судов являются азиатские страны (Китай, Южная Корея, Япония и др.), которые на конец 2015 года вместе располагали портфелем заказов судов к постройке на сумму 211,4 млрд долларов США, что составляет 73 % от стоимости всех судов в постройке. Основными конкурентными преимуществами азиатских производителей являются низкие цены, которые удерживаются за счет обеспечения большой поточности производства и эффекта масштаба. Крупнейшими в мире верфями по тоннажу построенных в 2015 году судов являются Daewoo, Hyundai Heavy Industries и Samsung Heavy Industries из Южной Кореи. Специализацией

европейского судостроения остаются круизные суда, многофункциональные суда и суда для освоения шельфа.

Верфи Азии, наоборот, осваивают новые сегменты, в том числе рынок круизных лайнеров, а также плавучих заводов на шельфе. Так, в 2015 году японская компания Mitsubishi Heavy Industries получила заказ на постройку круизного лайнера для компании AIDA Cruises. Это уже второй заказ круизного лайнера для Mitsubishi Heavy Industries. Годом ранее Mitsubishi Heavy Industries получила заказ на постройку двух круизных лайнеров для крупнейшей круизной корпорации Carnival Corporation. Данная тенденция означает окончание абсолютного доминирования европейских производителей в рассматриваемом сегменте.

В условиях общего сокращения объемов заказов новых судов количество заказов на танкеры грузоместимостью более 10 тыс. т в 2015 году увеличилось на 33 %. Стабильные доходы в секторе использования танкеров, в сочетании с низкими ценами на нефть, поддержали рост количества заказов на новые суда, объем тоннажа которых практически удвоился по сравнению с предыдущим годом. Заказ судов типа VLCC составил 42 млн т по дедвейту на конец года, что соответствует 21 % от объема соответствующего флота.



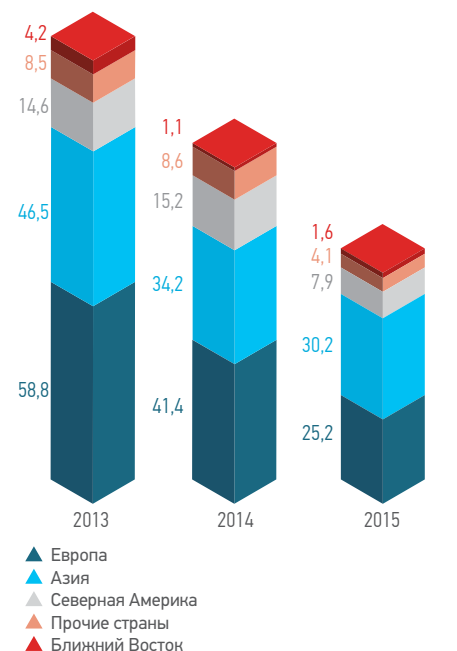
Ледостойкая стационарная платформа № 1 для месторождения им. В. Филановского

Доля России на рынке производства гражданских судов остается на уровне 0,6 %, при этом большая часть судов производится для российских заказчиков. Среди экспортных направлений поставок судов гражданского назначения сохраняются традиционные для России страны, а именно: Казахстан, Туркменистан, Азербайджан. В то же время, капитальные вложения в строительство новых судов

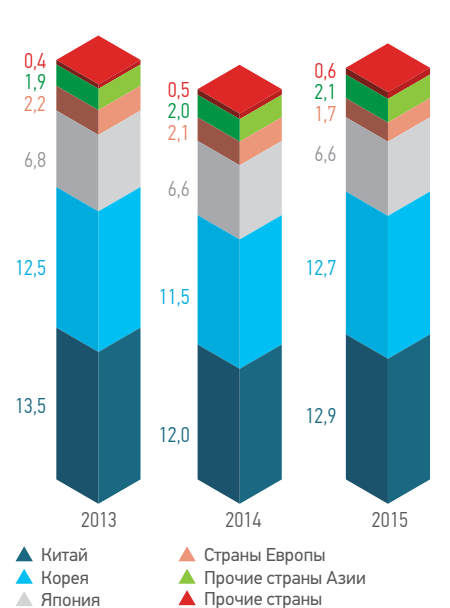
в Российской Федерации на протяжении последних двух лет оставались на достаточно высоком уровне и в 2014 и 2015 годах составили 7,9 млрд и 7,6 млрд долларов США соответственно, показав рост относительно 2013 года более чем на 200 %. Столь существенные вложения позволили России увеличить свою долю среди общего объема европейских заказов с 2 % в 2013 году до 7 % в 2015-м.

Основной задачей АО «ОСК» является закрепление на традиционных экспортных рынках, а также расширение географии поставок гражданских судов, в первую очередь высокотехнологичных судов с высокой добавленной стоимостью, за счет применения механизмов поддержки экспорта в Российской Федерации.

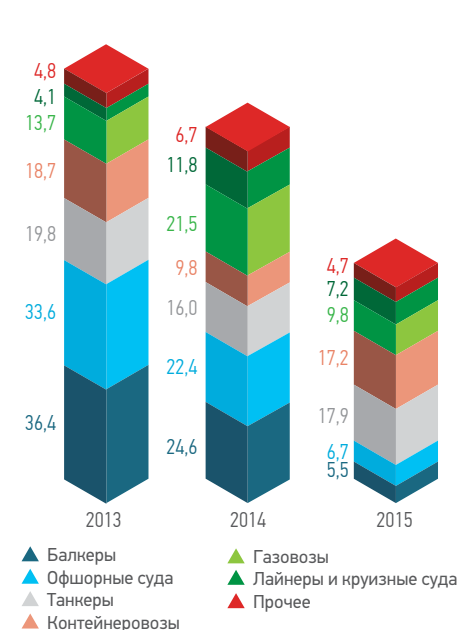
Распределение новых заказов гражданских судов по регионам в период 2013–2015 годов, млрд долларов США



Объем заказов гражданских судов в компенсированных валовых регистровых тоннах (CGT) в разбивке по странам-изготовителям



Объем рынка в стоимостном выражении, млрд долларов США



СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РЫНКА ГРАЖДАНСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ В РОССИИ

Учитывая географическое положение Российской Федерации, протяженность ее береговых границ и водных путей, объемы запасов углеводородного сырья на шельфе, а также влияние макроэкономических факторов, отечественный рынок гражданского судостроения традиционно делится на пять сегментов:

1. Пассажирские и грузовые перевозки.
2. Добыча и переработка морских биоресурсов.
3. Научные исследования.
4. Разработка и эксплуатация месторождений полезных ископаемых.
5. Технические и вспомогательные работы и услуги.

Перспективы развития судостроения зависят от выбора приоритетных областей применения его продукции – тех сегментов рынка, которые будут развиваться наиболее динамично и отличаться высоким уровнем спроса.

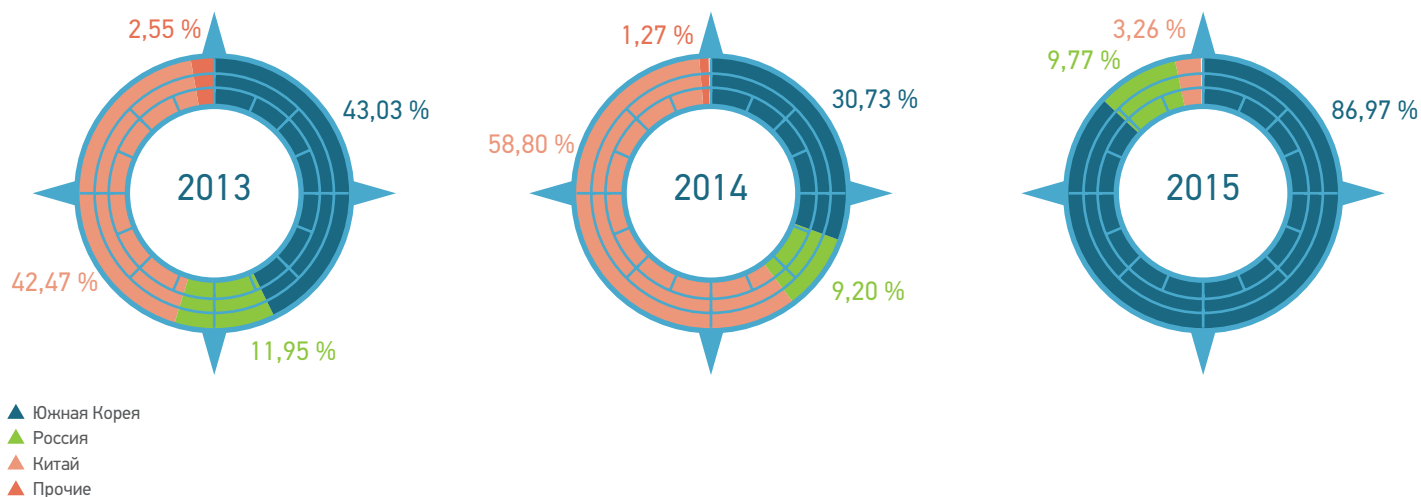
В настоящее время перед российским судостроением стоят три приоритетные задачи, которые определяют направления его развития на ближайшие десятилетия:

- Обеспечение эффективной эксплуатации Северного морского пути, превращение его в национальную транспортную магистраль, приносящую значительный доход при соблюдении всех существующих и возможных требований по безопасности человека и окружающей среды.

- Эффективное и экологически безопасное освоение ресурсов Мирового океана, в первую очередь морских биоресурсов и месторождений углеводородов на российском шельфе (с полным циклом работ: разведка – добыча – транспортировка сырья или готовой продукции в районы потребления).
- Расширение географии транспортной сети для обеспечения транспортной доступности грузовых и пассажирских перевозок внутренними водными путями, а также продление сезона навигации.

Решение данных задач требует создания судов и морских технических средств для эксплуатации в ледовых условиях на внутренних водных путях и в тяжелых ледовых условиях на трассах Северного морского пути и в местах освоения месторождений арктического шельфа.

Структура российского рынка гражданского судостроения по странам-поставщикам в 2013–2015 годах¹



¹ По данным ЦНИИМФ.

Анализ структуры российского рынка гражданского судостроения по странам-поставщикам свидетельствует о сокращении доли отечественных поставщиков гражданских судов в Российской Федерации с 11,95 % в 2013 году до 9,77% в 2015 году, что обусловлено отсутствием у российских производителей производственных и технологических возможностей по строительству современных крупнотоннажных судов. Эта ситуация заставляет отечественных судовладельцев размещать заказы за рубежом, в основном у крупных судостроительных компаний Южной Кореи и Китая.

Основными конкурентами ОСК на внутреннем рынке среди судостроительных предприятий Российской Федерации являются те предприятия, которые в силу ряда причин смогли в период кризиса 2008–2010 годов сохранить объем производства, а также кадровый потенциал. К предприятиям, которые имеют опыт строительства платформ, относится предприятие Астраханской области – ОАО «ССЗ «Красные Баррикады», вместе с тем основной нишей этого завода является строительство самоподъемных установок.

В области постройки судов снабжения на Балтике также работает ОАО «Пелла», которое ориентировано на строительство судов шириной до 20 м и длиной до 100 м.

В области постройки судов пассажирского назначения можно выделить ООО «Сретенский ССЗ» и ОАО «Зеленодольский завод им. А. М. Горького».

В сегменте судов смешанного класса «река-море» конкурентами ОСК являются ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» и ОАО «Окская судовой верфь».

МОРСКАЯ ТЕХНИКА ДЛЯ ДОБЫЧИ И ТРАНСПОРТИРОВКИ УГЛЕВОДОРОДОВ

Шельф России содержит обширные залежи полезных ископаемых, прежде всего углеводородного сырья. Наиболее существенная доля российского гражданского судостроения в ближайшие десятилетия будет приходиться именно на сектор шельфовой техники для разведки и добычи (включая транспортировку) углеводородов.

По природно-климатическим условиям, в первую очередь ледовым, разработка месторождений в этих районах не имеет аналогов в мировой практике.

В России уже накоплен существенный опыт создания сложных морских технических средств, предназначенных для работы в ледовых условиях. Причем сегодня этот опыт практически отсутствует у зарубежных компаний, не занимавшихся в таком объеме разработкой ледостойких морских сооружений и технологий работы в ледовых условиях, что повышает вероятность увеличения доли АО «ОСК» в данном секторе.

По прогнозам основных заказчиков, на период до 2030 года объем заказов

в этом сегменте составит в денежном выражении 400 млрд рублей в год.

Вместе с тем в последнее время наметилась тенденция к переносу сроков реализации шельфовых месторождений, что обусловлено снижением мировых цен на энергоресурсы при высоком уровне себестоимости шельфовой добычи. Данное обстоятельство крайне негативно сказывается на реализации программ строительства средств освоения шельфа не только в Российской Федерации, но и в мировом судостроении.

РАЗВИТИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Одним из основных сегментов гражданского судостроения, где у российских верфей накоплен значительный опыт и имеются конкурентные преимущества, является строительство судов ледового класса.

Для развития Северного морского пути до 2030 года потребуется более 200 единиц морской техники, в том числе атомные и дизельные ледоколы, танкеры, лесовозы и другие суда ледового класса. Продукция обществ

Группы ОСК, предназначенная для решения задач судоходства в условиях Крайнего Севера, не только конкурентоспособна, но и превосходит по своим техническим характеристикам большинство аналогов зарубежных компаний.

РЕЧНОЙ ФЛОТ И СУДА СМЕШАННОГО ПЛАВАНИЯ

В настоящее время в Российской Федерации действует более 20 речных пароходств и судоходных компаний, оперирующих речным флотом существенных размеров.

Основное количество эксплуатируемых судов было построено в период 1970–1980 годов, и сейчас их средний возраст составляет 30–40 лет. По экспертным оценкам, к 2020 году 80 % судов должно быть выведено из эксплуатации, что даже при относительно высоких темпах обновления приведет к дефициту флота.

Существенным фактором, затрудняющим обновление речного флота, является недостаток финансовых средств у многих судоходных компаний, что обусловлено в первую очередь сезонностью эксплуатации и, соответственно, медленной окупаемостью даже при относительно низкой себестоимости речных перевозок.

Вместе с тем российские верфи сохраняют позиции в строительстве судов класса «река-море». По экспертным оценкам, в случае принятия государственных мер по стимулированию

обновления флота потребность в судах составит до 2030 года не менее 760 единиц ежегодно. При условии выполнения более 80 % заказов на суда внутреннего и смешанного плавания в России ежегодный совокупный портфель заказов в ближайшие 8–10 лет может превысить 100 млрд рублей.

СУДА РЫБОЛОВНОГО ПРОМЫСЛА И НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЕ СУДА

Российский рыболовный флот включает в себя около 2 тыс. судов различного назначения. В течение последних 15 лет наблюдается тенденция сокращения промыслового флота и старения его судов (более 80 % из них эксплуатируются сегодня с превышением нормативного срока службы). Для обеспечения необходимого уровня добычи рыбы и морепродуктов предельный срок службы судов постоянно увеличивается. В результате используются малоэффективные суда, не соответствующие современным стандартам безопасности.

Объективная потребность рынка в промысловых судах в период до 2030 года составляет примерно 180 единиц крупных и средних судов различного

назначения и не менее 220 единиц малых судов, что в стоимостном выражении может составить до 170 млрд рублей для рыболовного и научного флота.

Отечественные судостроительные предприятия смогут в значительной степени удовлетворить внутренний спрос на промысловое судостроение.

Дополнительным стимулом к строительству современного рыболовного флота на отечественных предприятиях послужили решения, принятые в октябре 2015 года на Государственном совете Российской Федерации, в соответствии с которыми предприятиям, осуществляющим строительство судов на российских верфях, будут выделены дополнительные квоты.

В отчетном году Корпорацией была проведена большая работа по отбору наиболее привлекательных судов с целью их унификации. Предложения были представлены в Федеральном агентстве по рыболовству на расширенном совещании с рыболовецкими компаниями.

В рамках реализации указанных мероприятий начата предконтрактная работа, которая позволила уже в начале 2016 года заключить первые контракты на строительство рыболовных судов.

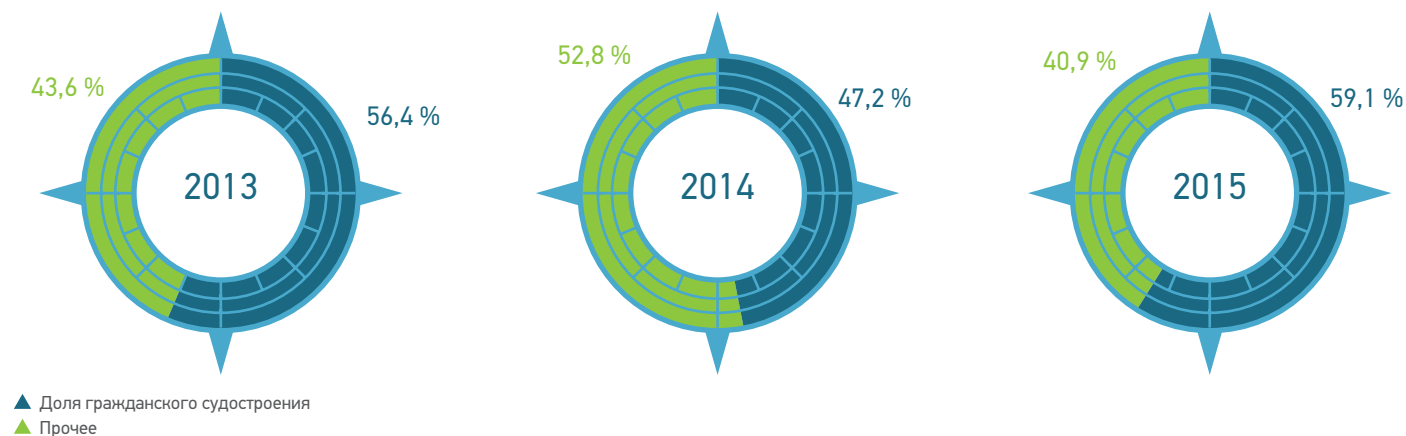
ВЫПОЛНЕННЫЕ И РЕАЛИЗУЕМЫЕ ПРОЕКТЫ

В отчетном году всего осуществлялось строительство 45 судов и объектов морской техники на суммы около 49 млрд рублей, 413 млн долларов США, 542 млн евро.

Положение АО «ОСК» на российском рынке гражданского судостроения, млрд рублей

Показатель	2013	2014	2015
Размер внутреннего рынка (заказы судов российскими заказчиками) в стоимостном выражении	1 097	1 185	1 150
Доля АО «ОСК» в сегменте гражданского судостроения	47,5	57	53,8

Доля гражданского судостроения в общем объеме судостроения Группы ОСК (в водоизмещающем исчислении), %



Анализ выполненных проектов обществами Группы ОСК за период 2013–2015 годов

Наименование	Проект	Заказчик	Завод	Цена, млн рублей	Количество сданных заказов по годам, ед.		
					2013	2014	2015
Дизель-электрический ледокол «Мурманск»	21900M	ФГУП «Росморпорт»	ПАО «ВСЗ»	4 055,5			1
Дизель-электрический ледокол «Владивосток»	21900M	ФГУП «Росморпорт»	ПАО «ВСЗ»	4 170,0			1
Ледокольное аварийно-спасательное судно «Балтика»	P-70202	ФГУ «Дирекция госзаказчика»	АО «ПСЗ «Янтарь»	3 274,0		1	
Ледокольное судно снабжения платформ «Алексей Чириков»	P-70201	ПАО «Совкомфлот»	Arctech Helsinki Shipyard Oy	3 190,0 ¹	1		
Азимутальный морской буксир	2310	ОАО «Роснефтефлот»	АО «ХСЗ»	505,7 ²		1	

¹ Сумма указана в рублях, исходя из перерасчета курса доллара США на дату исполнения контракта.

² Сумма указана в рублях, исходя из перерасчета курса евро на дату исполнения контракта.

Наименование	Проект	Заказчик	Завод	Цена, млн рублей	Количество сданных заказов по годам, ед.		
					2013	2014	2015
Азимутальный морской буксир	2310	ООО «Нефтепромлизинг»	АО «ХСЗ»	388,4	1		
Танкер	RST27	United Petroleum trading ltd	АО «Красное Сормово»	556,8 ³	1		
Танкер	RST27	ООО «Газтехлизинг»	АО «Красное Сормово»	520,0	2		
Танкер	RST27	ООО «Альфа лизинг»	АО «Красное Сормово»	520,0		2	
Танкер	19900	ГС MPT Туркменистана	АО «Красное Сормово»	563,0 ⁴	2		
Танкер	RST27	SYNERGY 1 Shipping Ltd.	АО «Красное Сормово»	756,4 ⁵			2
Танкер	RST27	ООО «Курганнефтепродукт»	АО «Красное Сормово»	770,0 ⁶			1
Баржа	82	ООО «П.ТрансКо»	АО «Красное Сормово»	120,0		8	
Баржа	82	ЗАО «Газпромбанк Лизинг»	АО «Красное Сормово»	120,0	2		
Понтон	ГРПН 360.0	ООО «Аркшиппинг»	АО «ССЗ «Лотос»	113,4	2		
Самоходное сухогрузное судно	RSD49	ООО «Анкор»	АО «ССЗ «Лотос»	530,0		1	
Самоходное сухогрузное судно	RSD49	ЗАО «Гознак Лизинг»	АО «ССЗ «Лотос»	530,0	1		
Буксир	81	ООО «П.ТрансКо»	АО «СНСЗ»	150,0		1	5
Грузовой самоходный понтон	ГРПН 360.0	ООО «СК «Арк»	АО «ССЗ «Лотос»	125,0			2
Рыболовный траулер	50010	Рыболовецкий колхоз «Освобождение»	АО «ЦС «Звездочка»	225,0	1		
Морская ледостойкая стационарная платформа МЛСП «Приразломная»	20040	ООО «Газпром нефть шельф»	АО «ПО «Севмаш»	61 023,64 ⁷	1		
Самоподъемная плавучая буровая установка СПБУ «Арктическая»	15402	ООО «Газфлот»	АО «ЦС «Звездочка»	8 388,0 ⁸	1		
Самоподъемная плавучая буровая установка СПБУ «Нептун»	S 116	Lamprell Energy Ltd	ООО «КНРГ Проекты» (Строитель – ОАО «АСПО»)	637,00	1		
Самоподъемная плавучая буровая установка СПБУ «Меркурий»	S 116	Lamprell Energy Ltd	ООО «КНРГ Проекты» (Строитель – ОАО «АСПО»)	772,0		1	
Крейсерская яхта (Экспорт)	A331	Фирма «Julesburg Corp/ Tortola BVI»	АО «ПО «Севмаш»	793,9 ⁹	1		
	ед.				17	15	12
ИТОГО	млн рублей				8 953,9 (100 %)	7 231,7 (80,8 %)	11 509,3 (128,5 %)
	тыс. т				26,04 (100 %)	19,64 (73,56 %)	40,35 (155,0 %)

Суда и объекты морской техники, планируемые к сдаче обществами Группы ОСК в 2016 году

Наименование	Проект	Заказчик	Верфь-строитель	Количество, ед.
Дизель-электрический ледокол «Новороссийск»	21900M	ФГУП «Росморпорт»	ПАО «ВСЗ»	1
Танкер	RST25	АО «Московское речное пароходство»	АО «ССЗ «Лотос»	2
Быстроходное пассажирское судно	A45-2	ФГУП «Хабаровскводтранс»	АО «ХСЗ»	1
Ледокол	Ark130	Финское транспортное агентство	Arctech Helsinki Shipyard Oy	1
Танкер	RST27	ООО «Балт Флот Танкер»	АО «Завод «Красное Сормово»	2
Танкер	RST27	Caspian Marine Service Ltd.	АО «Завод «Красное Сормово»	1
Дноуглубительное судно	TSHD 1000	ФГУП «Росморпорт»	АО «Завод «Красное Сормово»	3

В 2016 году на судовой верфи Группы ОСК будет осуществляться строительство: одного головного плавучего энергетического блока (ПЭБ) для плавучей атомной электростанции, шести ледоколов, двух ледокольных судов

обеспечения, четырех ледокольных аварийных судов, двух судов и двух платформ для компаний нефтегазовой отрасли, восьми судов, предназначенных для использования как в море, так и в реках.

³ Сумма указана в рублях, исходя из перерасчета курса евро на дату исполнения контракта.

⁴ Сумма указана в рублях, исходя из перерасчета курса доллара США на дату исполнения контракта.

⁵ Сумма указана в рублях, исходя из перерасчета курса доллара США на дату исполнения контракта.

⁶ Сумма указана в рублях, исходя из перерасчета курса евро на дату исполнения контракта.

⁷ Данная величина не учитывалась в итоге стоимостного показателя, поскольку объект строился 10-12 лет и относить показатель в полном объеме только к 2013 году не корректно.

⁸ Данная величина не учитывалась в итоге стоимостного показателя, поскольку объект строился более 10-12 лет и относить показатель в полном объеме только к 2013 году не корректно.

⁹ Сумма указана в рублях, исходя из перерасчета курса евро на дату исполнения контракта.