

**К ВОПРОСУ О РЕАЛИЗАЦИИ ОПЕРЕЖАЮЩЕГО
ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННО-
ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ БАЗЫ
СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ¹**

DOI 10.29003/m266.sp_ief_ras2018/292-316

Введение в проблему. После завершения рецессии в экономике России в 2014-2016 гг. экономика страны постепенно переходит к фазе циклического подъема. Однако темпы роста ВВП РФ в 2017-2019 гг. (1,55% в 2017 г., около 1,8% в 2018 г. и предполагаемые 1,3% в 2019 г.) будут примерно в 2,5 раза ниже среднемировых по паритету покупательной способности (ППС)². Почему российская экономика развивается так медленно? Это может быть объяснено, как промедлением со структурными реформами и, соответственно, замедлением структурных темпов роста российской экономики и отрицательным вкладом внешнеторговой компоненты темпов роста ВВП РФ на современном этапе [1], так и гипотезой различия причин возникновения кризисных явлений в рамках перенакопления производительного и финансового типов капиталов, которая, в частности, предполагает, что мировая экономика находится *на этапе глобальной системной перестройки*, не сводимой только к кризисным явлениям, но включающей дополнительно становление новых типов капитала, технологических укладов, в т.ч. и новых типов современных инноваций и т.д. (см., например, [2, с. 127-154]).

Безотносительно к теоретической дискуссии, но учитывая крайне низкую экономическую динамику, Правительство РФ, в целях повышения устойчивости российской экономики к воздействию внешних шоков и в рамках бюджетно-финансовой политики, реализует действия, направленные на консолидацию расходов бюджетной системы и снижение дефицита федерального бюджета. Как результат – в 2018 г. федеральный бюджет (впер-

¹ По материалам открытой печати.

² Оценка на базе МВФ по темпам роста мировой экономики по ППС: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2018/01/weodata/weoselagr.aspx> (дата обращения 27.05.2018).

вые с 2011 г.), возможно, будет сведен с профицитом³. Однако в следствие этого возникают значительные ограничения по ресурсной базе для опережающего финансирования приоритетных направлений и отраслей. Можно констатировать, что «окно» возможностей для финансирования реального сектора экономики «широким фронтом» уже закрыто. Как это может отразиться на развитии оборонно-промышленного комплекса (ОПК) и, в частности, реализации программ по созданию новых и модернизации существующих мощностей в судостроительной промышленности (СП)? Что нужно делать в этой ситуации, и какие результаты исследований уже описаны в открытой печати?

Вопросы реализации военного бюджета, технического оснащения Вооруженных сил РФ, построения и анализа ретроспективной динамики развития ОПК, а также его состава и структуры, в том числе описания действующих функциональных связей с другими отраслями экономики, дисбаланса бюджетного финансирования и путей стабилизации функционирования производственно-технологического базиса рассматривались в работах [3-12]. В работах [13-14] нашла отражение тема перспектив формирования внутри ОПК компонентов инновационного базиса развития российской экономики. Проблемы конверсии и развития гражданской составляющей ОПК, в том числе в СП, освещены, например, в работе [15].

Задачей данного исследования является выработка подхода к формам и мерам реализации опережающего финансирования по созданию новых и модернизации существующих мощностей в СП, в том числе анализ возможных источников инвестиций, а также наиболее перспективных направлений развития судостроения. Такая постановка задачи предполагает:

- оценку сложившейся ситуации в СП;
- анализ источников финансирования развития производственно-технологической базы СП и проблемы стимулирования спроса на отечественную морскую технику;
- оценку перспективных направлений развития отрасли.

Мероприятия в части диверсификации оборонного комплекса и развития его гражданских производств базируются на постулате сохранения в ОПК производственного, научного и кадрового

³ См. анализ оперативного исполнения федерального бюджета за 2018 г. Сайт Казначейства РФ: <http://www.roskazna.ru/ispolnenie-byudzhetrov/federalnyj-byudzhets/188/> (дата обращения 27.05.2018).

потенциалов, позволяющих обеспечить эффективную деятельность в условиях современной экономики. Вместе с тем разработка и освоение выпуска новой высокотехнологичной продукции требуют постоянного обновления производственно-технологической базы, однако объем поступлений, генерируемых от военных и текущих гражданских проектов, не позволяет значительной части предприятий ОПК обеспечить полномасштабное инвестирование, а также восполнить дефицит капиталовложений в основные производственные фонды (ОПФ), имевший место в 1990-е и 2000-е годы. Заметим, что практика привлечения на рыночных условиях кредитных ресурсов (например, в авиастроении) продемонстрировала наличие существенных проблем с эффективностью деятельности созданных в ОПК холдингов, а также неразвитость инструментария государственной поддержки этапов разработки, выпуска и продвижения новой высокотехнологичной продукции.

Одной из целей реализации модернизации производственно-технологической базы судостроительных предприятий является обеспечение наличия производственных мощностей, достаточных для удовлетворения внутренних потребностей выпуска судов и морской техники, а также повышение конкурентоспособности выпускаемой продукции, в том числе и по ценовым параметрам. Тем самым, возможности судостроительных организаций по выпуску продукции должны соотноситься с потребностями, заявленными ключевыми потенциальными заказчиками данной техники. В этой связи исходной информацией для проведения данного исследования являются укрупненные сведения о составе и структуре ОПФ, а также информация о перспективных потребностях в судах и морской технике на долгосрочную перспективу (см., например, [16-18]).

Сложившаяся ситуация в судостроительной промышленности и проблемы её развития. Российская СП – это «совокупность судостроительных и судоремонтных предприятий, предприятий судового машиностроения и морского приборостроения, электротехнических предприятий, научно-исследовательских и проектно-конструкторских организаций и интегрированных структур, ... обеспечивающих создание кораблей, судов и морской техники, а также комплектующего оборудования для них» [19, с. 18]. СП исторически является составной частью сложной

производственно-экономической структуры – ОПК⁴. Согласно официальным данным [19, с. 19] порядка 180 предприятий и организаций находится в контуре управления Департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга России, дополнительно ещё выделяют до 150 судостроительных и судоремонтных предприятий и более 300 предприятий-комплектаторов, традиционно участвующих в кооперационных связях. По данным Минпромторга России, в 2016 г. абсолютный объем промышленной продукции составил около 373 млрд. руб., из них 52 млрд. руб. – это экспорт морской техники, а выпуск профильной гражданской продукции по итогам 2016 г. составил порядка 30 млрд. руб. [20, с. 77]. Прирост промпродукции – +0,6% [20, с. 74], а валовой объем выпуска (с учетом научно-технической продукции) СП составил около 507 млрд. руб. [22]. В 2017 г. темпы роста промпродукции судостроения составили 10,9%. При этом доля профильной и не профильной гражданской продукции составила 12,4% общего объема промышленного производства, что позволяет оценить абсолютные объемы гражданской промышленной продукции более чем в 51 млрд. руб. [21, с. 74, 156].

Объем экспортной гражданской продукции СП в натуральном выражении составлял в последние годы в среднем немногим более 100 тыс. т дедвейта, причем основная доля приходится на небольшие (дедвейтом 4-12 тыс. т) танкеры смешанного плавания. Экспортный потенциал существует лишь в отдельных нишах [16].

Ретроспективный анализ институциональных и организационных изменений СП в 2000-е годы показал, что основные преобразования отрасли были направлены на консолидацию производственных и научных активов в составе вертикально-интегрированных структур при сохранении за ними полного контроля государства (в лице соответствующих федеральных органов исполнительной власти). В итоге ключевые судостроительные предприятия (верфи) и научные организации были консолидированы в составе новой вертикально-интегрированной структуры АО

⁴ Большое количество частных судостроительных и судоремонтных организаций (более 2750), не относимых к ОПК, имеют код основного вида деятельности «Строительство кораблей, судов и лодок», «Ремонт и техническое обслуживание судов и лодок», но масштаб их деятельности значительно уступает соответствующим предприятиям оборонного комплекса. Как следствие объектом анализа состояния и динамики развития в рамках данной работы являются преимущественно организации СП, отнесенные в установленном порядке к ОПК.

«Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК). Впоследствии в ОСК было сосредоточено порядка 80% производственных активов отрасли⁵.

Основным документом, регулирующим развитие судостроительной отрасли, стала разработанная в 2008 г. федеральная целевая программа (ФЦП) «Развитие гражданской морской техники на 2009-2016 годы». В рамках данной отраслевой программы планировалось направить на осуществление капитальных вложений, реализацию НИОКР и финансирование различных мер поддержки до 140 млрд. руб., из них 97 млрд. руб. за счет средств федерального бюджета. Предполагалось, что реализация ФЦП позволит обеспечить рост продукции более чем в два раза, а доля гражданской продукции увеличится с 25 до 34% [23], что, как видно из выше приведенных данных, не выполнено.

Новый этап развития российской СП наступил в 2011 г., когда с принятием новой государственной программы развития вооружений на 2011-2020 гг. (*далее* – ГВП-2020) резко возрос объем заказов по кораблестроительной тематике [16, с. 303-304]. Однако, несмотря на рост объемов финансирования, результативность функционирования предприятий СП осталась на низком уровне. К настоящему времени сложилась следующая ситуация: наблюдается избыточность производственных мощностей, способных изготавливать относительно простые суда и морские конструкции при *дефиците* качественных мощностей (а также кадров основных производственных специальностей), необходимых для производства сложной морской техники. Серьезной проблемой также стало хроническое превышение сроков строительства кораблей и судов, а также систематическое превышение фактиче-

⁵ Решение об образовании вертикально-интегрированной структуры было принято в 2007 г. Цель формирования интегрированной структуры (ИС) состояла не только в необходимости консолидации разрозненных активов, но и создания центра компетенций по реформированию и развитию отрасли. Создание ОСК было оформлено Указом Президента РФ и постановлением Правительства РФ. При этом нормативно закреплялась структура созданного холдинга, основанная на региональном объединении производственных активов в судостроительно-судоремонтные субхолдинги (ОАО «Западный центр судостроения», ОАО «Северный центр судостроения и судоремонта», ОАО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта» – указанное обусловлено исторически сложившимися подходами к «обслуживанию» соответствующих флотов) и прямом подчинении основных научных активов головной компании. В 2011-2012 гг. ОСК самостоятельно или через дочерние компании консолидировала: ОАО «Красное Сормово», ОАО «Выборгский судостроительный завод», ОАО «Балтийский завод», ОАО «Северная верфь», ОАО «Пролетарский завод» и ОАО «РОСШЕЛЬФ» (бывшая Группа «Каспийская Энергия»). Расходы на приобретение активов были частично компенсированы за счет средств федерального бюджета.

ской себестоимости над плановой. При этом выпуск гражданской продукции зачастую рассматривается федеральными органами исполнительной власти как возможность *выравнивания* неритмичности в загрузке отдельных видов производств, а не как самостоятельное направление развития СП.

Структура отрасли до сих пор остается архаичной и не способствует исправлению ситуации низкой конкурентоспособности российской СП [24, с. 152-155]. Как таковая долгосрочная стратегия развития ОСК и отрасли в целом, состоящая из связанных организационно-институциональных преобразований и мероприятий государственной поддержки, направленных на рост производственно-технологического и кадрового потенциалов, а также поддержки спроса в масштабах, способных качественно увеличить объем гражданских заказов, вплоть до недавнего времени отсутствовала.

Стратегия развития ОСК (*далее* – Стратегия) на период до 2030 г., была утверждена протоколом заседания Совета директоров от 30 октября 2013 г. № 106СД-П⁶ [25]. В соответствии со Стратегией выделены следующие негативные характеристики деятельности организаций интегрированной структуры:

- низкое качество создаваемой продукции;
- чрезмерная стоимость типовой единицы создаваемой морской техники по сравнению с зарубежными аналогами;
- затянутый период постройки плавсредств при сравнении с иностранными верфями.

При сохранении инерционной траектории развития ОСК, согласно представленной Стратегии, ожидалась реализация следующих рисков [25, с. 30-34]:

- невыполнение, либо некачественное и затянутое по срокам выполнение государственного оборонного заказа (ГОЗ);
- дальнейшее снижение объемов выпуска гражданской продукции и отток крупнейших российских заказчиков на зарубежные верфи для заказа судов и плавучих технических средств.

Публикуемая информация о ходе реализации кораблестроительных программ и динамике выпуска гражданской продукции отрасли указывает на близкую к инерционной траекторию развития отрасли, выполнение крупных контрактов по ГОЗу фактиче-

⁶ В дальнейшем в Стратегию вносились изменения, однако актуализированный вариант до сих пор не опубликован.

ски проходило с существенными сдвигами вправо по времени сроков окончания работ [15-17; 22-23]⁷.

С учетом вышеописанных проблем результаты деятельности предприятий СП и системообразующей интегрированной структуры – ОСК, нельзя назвать приемлемыми, как по достижению ключевых индикаторов Стратегии, так и по общей динамике развития.

Несмотря на значительное увеличение объема заказов на строительство судов в 2017-2018 гг., что обусловлено расширением инструментария государственной поддержки, в сфере гражданского судостроения наблюдается снижение выпуска: так, к 2017 г. объем промышленного производства гражданской продукции судостроительной отрасли по сравнению с 2011 г. сократился в сопоставимых ценах на 10,5%. Динамика выпуска гражданской продукции отрасли и оценки стоимостных объемов сданных судов и кораблей представлены на рис. 1 и 2.

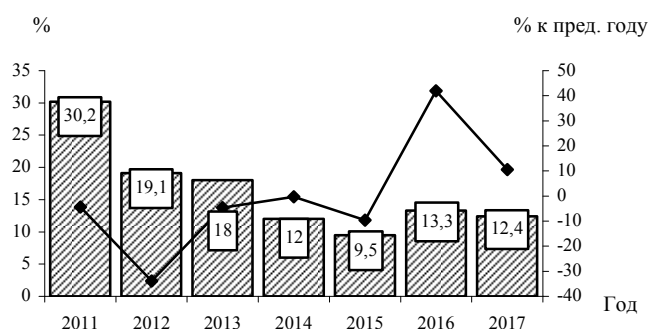


Рис. 1. Динамика выпуска гражданской промышленной продукции судостроительной отрасли ОПК:

▨ доля гражданской промышленной продукции в общем объеме судостроительной промышленности ОПК; —◆— прирост(снижение) производства гражданской промышленности ОПК

Источники: Минпромторг России [20-21], Ежегодник «Федеральный справочник. Оборонно-промышленный комплекс России» [27-28].

⁷ Группа компаний ОСК систематически не выдерживает сроки исполнения контрактов. Например, еще в 2016 г. предполагалось передать головной фрегат проекта 22350 «Адмирал Гориков» (заложен в 2006 г., теперь планируется передать во втором полугодии 2018 г.) десантный корабль проекта 11711 «Иван Грен» (заложен в 2004 г., до сих пор не передан), корвет проекта 20380 «Совершенный» (заложен в 2006 г., передан только во втором полугодии 2017 г.), судно тылового обеспечения проекта 23120 «Эльбрус» (заложено в ноябре 2012 г., не передано). Среди крупных гражданских проектов имел место перенос сроков сдачи на два года атомного ледокола нового поколения «Арктика» [26]. Всего по состоянию на начало 2018 г. в состав ВМФ были приняты три из восьми запланированных в ГВП-2020 стратегических АПЛ проекта 955 «Борей» и одна из семи многоцелевых субмарин проекта 885 «Ясень», четыре фрегата и одиннадцать корветов (из 15 и 35 запланированных к поставке) [16].

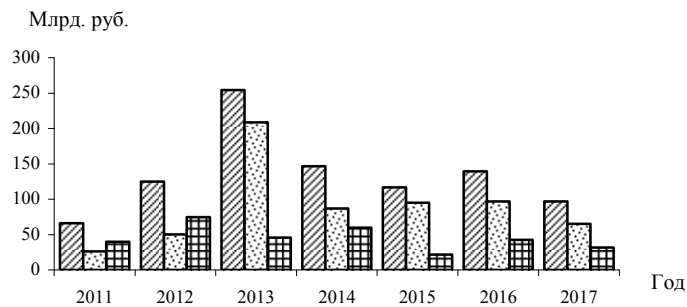


Рис. 2. Общая стоимость построенных на российских верфях судов и кораблей:
 ▨ всего кораблей и судов; ▩ корабли и военные суда;
 ▤ гражданские суда

Источник: *INFOLine Shipbuilding Russia TOP* [16].

В частности, предприятиями Группы ОСК в 2017 г. было сдано кораблей и судов на сумму 64,8 млрд. руб. (общим тоннажем 121,2 тыс. т). В стадии строительства находится более 100 судов на сумму 950 млрд. руб. тоннажем более 700 тыс. т [16, 29-30]⁸.

В стоимостном выражении по выполненным гражданским заказам СП наибольший удельный вес приходится на суда и морскую технику для освоения углеводородных ресурсов на континентальном шельфе (более 55% в стоимостном выражении от совокупного объема судов сданных в период 2011-2016 гг.). Еще порядка 20% приходится на суда внутреннего водного транспорта. При этом значителен вклад разовых крупных заказов [16]:

- строительство морской ледостойкой стационарной платформы «Приразломная» (АО «ПО «Севмашпредприятие» – 62 млрд. руб.);
- строительство полупогружных плавучих буровых установок «Северное сияние» и «Полярная звезда» для бурения разведочных и эксплуатационных скважин на Дальневосточном шельфе (АО «Выборгский судостроительный завод» – 59,3 млрд. руб.).

К сожалению, приходится констатировать (с учетом результатов, изложенных в [18; 24]), что рентабельность, себестоимость и масштабы производства ключевых российских судоверфей не

⁸ Всего за период 2007-2017 гг. предприятиями Группы ОСК построено 152 ед. продукции гражданского назначения [30, с. 18], а за период 2007 – 2016 гг. – построено 26 кораблей (общим тоннажем 106,56 тыс. т) и завершён заводской ремонт 23 кораблей и судов ВМФ [29, с. 25].

позволяют напрямую конкурировать как с европейскими, так и тем более с азиатскими судостроительными компаниями. Значительное отставание по цене и срокам строительства судов и морской техники в основном не позволяет обеспечить массовое привлечение коммерческих заказчиков даже с учетом действующих и перспективных мер господдержки. Более того, реализуемые меры государственной поддержки явно недостаточны по масштабам и ограничены по применяемому диапазону.

Подводя промежуточные итоги, выделим две системные проблемы отрасли:

- 1) несовершенство организационной структуры Группы ОСК и,
- 2) неудовлетворительный объем капитальных вложений.

Актуальным для СП также является почти неизбежное резкое снижение загрузки судостроительных предприятий по кораблестроительной тематике после 2020-2022 гг. и высвобождение устаревающих производственных мощностей. По оценкам Минэкономразвития РФ [31], существуют значительные риски сокращения параметров ГОЗ и соответствующих федеральных целевых программ по ключевым отраслям ОПК (авиастроительной, судостроительной и т.д.), в связи с чем по предварительным прогнозным оценкам, можно ожидать снижения динамики производства СП на 3-4 п.п. от плановых параметров.

В целях приведения организационной структуры Группы ОСК в соответствие с современными требованиями в ближайшие годы предполагается реализовать структурные изменения, направленные на переход к формированию сетевой системы развития и построения отрасли, что, собственно, заявлено в государственной программе «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013-2030 годы» [32]. Однако также целесообразно рассмотреть вопрос выделения отдельных верфей, специализирующихся на гражданской тематике из состава АО «ОСК», в частности создания обновленных судостроительных мощностей в зоне со специальным налоговым режимом. Указанные мощности должны быть узкоспециализированными, например, направленными на создание современного речного флота большой серии для внутренних водных путей. Формы и методы трансформации бизнес-модели перехода от советской структуры взаимодействия предприятий к сетевому взаимодействию финальных производств и кооператоров следует проанализировать и разра-

ботать с учетом опыта интегрированной структуры ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК)⁹.

Что касается второй системной проблемы, то для её решения необходимо рассмотреть источники перевооружения производственно-технологической базы судостроения и оценить перспективные направления осуществления инвестиций.

Анализ источников финансирования развития производственно-технологической базы и стимулирования спроса. Государственные капитальные вложения в 2016 г. по Группе ОСК были осуществлены в рамках выполнения следующих ФЦП¹⁰:

- «Развитие оборонно-промышленного комплекса РФ на 2011-2020 годы»;
- «Обеспечение ядерной и радиационной безопасности на 2008 год и на период до 2015 года»;
- «Обеспечение ядерной и радиационной безопасности на 2016-2020 годы и на период до 2030 года»;
- «Развитие гражданской морской техники» на 2009-2016 годы».

Общий объем освоенных привлеченных инвестиций дочерними обществами АО «ОСК» составил порядка 13 млрд. руб. При этом среднегодовая полная учетная стоимость ОПФ за 2016 г. по Группе ОСК составила 123 млрд. руб. Основные фонды состоят из зданий и сооружений (64%), машин и оборудования (29%). При этом доля оборудования возрастом до 10 лет составляет менее 10% [16; 29].

Инвестиции, осуществляемые в рамках оборонных проектов, безусловно, оказывают положительное влияние на производственный потенциал предприятий, однако не всегда достаточны для создания производств, способных обеспечить выпуск серийной гражданской продукции с конкурентоспособным уровнем себестоимости продукции (в том числе из-за целевого назначения таких капитальных вложений).

Оборонные заказы так и не стали донорами в рамках обеспечения организаций финансовыми ресурсами для самостоятельного инвести-

⁹ В частности, ОАК сформировала центры компетенций, каждый из которых специализируется на развитии определенной высокопроизводительной технологии. Первым из них стало ЗАО «АэроКомпозит», созданное для исследования и разработки полимерных композиционных материалов для воздушных судов, отработки технологии изготовления на их основе опытных образцов, а также применения полученных результатов на производственных площадках в Казани и Ульяновске. В дальнейшем сформированы центры компетенций, в том числе по мотогонодам, изготовлению панелей фюзеляжа и других основных агрегатов, систем и компонентов. Указанные преобразования хоть и реализованы со значительным запозданием, однако повышают эффективность деятельности обшей интегрированной структуры.

¹⁰ По информации официального сайта «Федеральные целевые программы России»: URL: <http://fcp.economy.gov.ru/cgi-bin/cis/fcp.cgi/Fcp/Title/>

рования в ОПФ. Часть крупных по масштабу деятельности организаций продолжает генерировать убытки. Информация по значимым организациям Группы ОСК представлена в табл. 1.

Таблица 1

Финансовые результаты крупнейших верфей, включенных в состав интегрированной структуры АО «ОСК», млн. руб.

Наименование организации и ее местонахождение	Выручка		Чистая прибыль (убыток)		Чистые активы	
	2016 г.	2017 г.	2016 г.	2017 г.	2016 г.	2017 г.
А	1	2	3	4	5	6
Убыточные предприятия						
АО «Дальневосточный завод «Звезда», г. Большой Камень, Приморский край	10 613,4	7 432,5	-3 208,0	-8 809,3	1 266,3	-7 425,0
ПАО Судостроительный завод «Северная верфь», С.-Петербург	13 600,6	19 177,4	-1 834,6	-1 650,7	1 177,5	-720,2
ПАО «Амурский судостроительный завод», г. Комсомольск-на-Амуре, Хабаровский край	5 421,3	11 539,2	-8 024,6	-1 632,7	10 934,0	9 914,1
АО «Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь», Калининград	12 182,4	9 478,0	402,9	-421,9	3 338,6	3 671,9
АО «Средне-Невский судостроительный завод», пос. Понтоновый, г. С.-Петербург	5 109,8	6 843,8	-172,0	-421,4	2 458,1	2 622,1
Рентабельные предприятия						
АО «Центр судоремонта «Дальзавод», г. Владивосток, Приморский край	10 400,4	9 684,2	243,8	74,1	1 212,5	1 286,6
ПАО «Завод «Красное Сормово», г. Нижний Новгород	6 641,6	7 345,1	390,3	212,9	5 654,5	5 688,1
АО «Центр судоремонта «Звездочка», г. Северодвинск, Архангельская обл.	40 434,7	47 363,0	997,6	268,1	17 830,1	23 197,4
АО «Северное производственное объединение «Арктика», г. Северодвинск, Архангельская обл.	6 323,0	6 304,5	304,5	656,5	2 957,0	3 537,0

А	1	2	3	4	5	6
АО «Балтийский завод», С.-Петербург	328,4	9 665,9	-129,6	2 675,8	-2 483,3	2 438,4
АО «Адмиралтейские верфи», С.-Петербург	44 925,9	27 084,2	5 193,6	2 712,0	31 690,3	31 534,3
АО «Производственное объединение «Северное машиностроительное предприятие», г. Северодвинск, Архангельская область	74 274,4	88 787,1	5 720,3	8 892,2	44 129,9	54 159,1

Источники: финансовая отчетность организаций, Центр раскрытия корпоративной информации «Интерфакс».

Из табл. 1 видно, ряд ключевых судостроительных заводов убыточны или балансируют на грани нулевой рентабельности. При этом для оборонных производств указанное связано как с низкой эффективностью деятельности организаций, так и с нерешенными проблемами в области ценообразования на продукцию, поставляемую по ГОЗу. Рентабельность исполнения работ по ГОЗу в среднем находится на уровне 2-3%. Так, по АО «ПО «Севмаш» средняя рентабельность (по валовой прибыли/убытку) по контрактам ГОЗ в 2016 г. составила 1,53%. ПАО СЗ «Северная верфь» при плановом значении 3,8%, фактически имеет отрицательную величину -2,1% [33-34].

Заметим, что ввиду высокого уровня конкуренции в мировом судостроении и сильных позиций азиатских стран (Япония, Республика Корея, КНР), уровень возвратности инвестиций (коэффициент рентабельности инвестированного капитала (Return On Invested Capital, ROIC)) по европейским странам низкий (в частности, на немецких судостроительных верфях в среднем менее 3%) [35]. Очевидно, что в сложившейся ситуации существуют повышенные риски невыхода проектов в российском судостроении на уровень окупаемости.

В соответствии с действующим законодательством в области ценообразования на продукцию, поставляемую по ГОЗ, применяется нормативное значение рентабельности в размере до 1% затрат организаций-соисполнителей и до 20% (25%) собственных затрат на поставку товаров (работ, услуг) по государственному контракту.

Однако проблема ценообразования на выпускаемую продукцию распространяется не только на оборонные заказы. Так, в рамках

контракта с ГК «Росатом» стоимость строительства первого серийного универсального атомного ледокола проекта 22220 (ЛК-60) составила 42 млрд. руб., второго – 44,1 млрд. руб., вместо ранее запланированных 38,8 млрд. руб. [36; 37, с. 872-874, 893], что оказалось недостаточным для реализации проектов в срок.

Прямым следствием низкой маржинальности судостроительного бизнеса является то, что за последние 20 лет случаи создания новых судостроительных мощностей без масштабного участия государства или квазигосударственных структур единичны (редким исключением является проект ОАО «Ленинградский судостроительный завод «Пелла» – «Строительство нового судостроительного комплекса в Ленобласти»). При этом часть заявленных проектов не реализована (в частности, строительство новых площадок для «Адмиралтейские верфи» и «Балтийский завод», а также в пос. Дунай (бухта Чажма) на базе «30-го судоремонтного завода Минобороны РФ»).

В качестве предварительного вывода заметим, что сложившаяся ситуация в СП, описанная выше, требует от государства выработки системы мер государственной поддержки, обеспечивающей не только снижение расходов на приобретение дорогостоящей техники, но и действенные преференции (покупателям и экспланта́там высокотехнологичной техники) на случай ухудшения конъюнктуры рынка.

Какие же на данный момент действуют механизмы стимулирования спроса на суда и морскую технику, построенные на российских верфях? Постановлениями Правительства РФ от 25 мая 2017 г. № 632 и № 633, а также № 648 от 29 мая 2017 г. утверждены требования к объектам инвестиций и инвестиционным проектам в области рыболовства и правила расчёта обеспечения реализации инвестиционных проектов в области рыболовства. Принятые решения позволяют предоставлять рыбохозяйственным и рыбоперерабатывающим организациям квоты на добычу водных биоресурсов в инвестиционных целях – так называемые «квоты под киль». Механизм заработал с 2018 г., а первая заявочная кампания на получение дополнительных квот от рыбодобывающих предприятий, которые намерены обновить свой флот, была завершена к 1 декабря 2017 г. В рамках данного механизма предполагается строительство до 100 современных рыболовных судов на отечественных верфях и более десятка береговых перерабатывающих предприятий. Первые суда, строящиеся за счет

инвестиционных квот, – траулеры проекта 03095 – уже заложены на ОАО «Ленинградский судостроительный завод «Пелла» [16].

Постановлением Правительства РФ от 27 апреля 2017 г. № 502 утверждены правила субсидирования российским организациям части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов, взамен сданных на утилизацию. В рамках Госпрограммы РФ «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013-2030 гг.» на указанные нужды на 2017 г. было запланировано менее 0,4 млрд. руб. бюджетных субсидий.

Дополнительно, в целях реализации Программы лизинга морских и речных гражданских судов ОСК в 2016 г. было выделено из федерального бюджета 5 млрд. руб. За счет указанных средств через кэптивную компанию АО «ОСК» – ЗАО «Гознак-лизинг», обеспечено строительство лайнера «река-море» проекта PV300VD (АО «Судостроительный завод «Лотос» по заказу «Московское речное пароходство») и речного лайнера проекта PV300 (ПАО «Завод «Красное Сормово» по заказу «ВодоходЪ»). В 2017 г. на указанные цели из федерального бюджета было предусмотрено 950 млн. руб. (аналогичная сумма заявлена и на 2018 г.), которые направлены на финансирование строительства на АО «Судостроительный завод «Вымпел» трех морских пассажирских судов на подводных крыльях «Комета 120М» для лизингополучателя ООО «Морские скоростные пассажирские перевозки».

Оценка перспективных направлений развития судостроительной промышленности. В соответствии с методическим подходом и экономико-математическим инструментарием, представленными в работе [18], первоначально производится систематизация и оценка факторов, влияющих на определение перспективных направлений осуществления инвестиций.

Ключевым фактором для определения перспективных направлений реализации инвестиций (как за счет бюджетных средств, так и средств институтов развития и государственных компаний) является потенциал роста внутреннего рынка. Указанное, в том числе, подразумевает наличие неудовлетворенных внутренних потребностей в той или иной высокотехнологичной продукции.

Необходимость акцента на внутреннем рынке в настоящее время обусловлена отсутствием компетенций и достаточности финансовых ресурсов для осуществления экспансии на зарубежные рынки и успешного противостояния вызовам внешней кон-

курентной среды, а также сохранением в среднесрочной перспективе рисков реализации враждебных действий со стороны ряда стран по введению различных торговых ограничений.

Другими значимыми факторами и предпосылками при выборе приоритетных направлений инвестирования являются:

– необходимость обеспечения решения стратегических задач, в том числе поддержание обороноспособности страны, снятие инфраструктурных ограничений и реализация других приоритетов политики Правительства РФ в области социально-экономического развития в среднесрочной перспективе;

– наличие платежеспособного спроса на производимую высокотехнологичную продукцию, в том числе, со стороны частных компаний (что может снизить объем требуемых финансовых ресурсов на стимулирование спроса);

– экспортный потенциал выпускаемой на новых или модернизированных производствах продукции в долгосрочной перспективе;

– высокая капиталоемкость, вследствие чего финансирование не может быть обеспечено исключительно за счет частного капитала;

– участие государства в уставном капитале объекта инвестирования, что, во-первых, предполагает наличие достаточно высокого уровня контроля над активом, во-вторых, может обеспечить частичную возвратность инвестиций, например, последующий выход компании на IPO.

Отдельно стоит рассматривать фактор эффективности и результативности деятельности отрасли (с доминированием компаний с госучастием). В целом же подчеркнем, что неудовлетворительные текущие результаты в отрасли свидетельствуют лишь о необходимости проведения структурных преобразований, которые должны быть осуществлены в преддверии реализации капитальных вложений.

Ключевым перспективным направлением развития в сегменте гражданского судостроения является строительство малотоннажных, средне-тоннажных и крупнотоннажных судов практически всех типов водоизмещением до 100 тыс. тонн. Однако по крупнотоннажным кораблям и судам имеются ограничения: суда длиной более 250 м могут строить только три предприятия – ООО «Балтийский завод – Судостроение», АО «ПО «Севмаш» и АО «Адмиралтейские верфи». Последние два преимущественно заняты выполнением ГОЗа и загружены на годы вперед (по крупным верфям стапельное расписание сформировано на период до пяти

лет). ООО «Балтийский завод – Судостроение» обеспечено работой по строительству ледоколов в рамках реализации контрактов с ФГУП «Атомфлот» и ФГУП «Росморпорт». Таким образом, в производстве сложной гражданской и военной продукции СП уже заняты существующие производственные мощности, а портфель заказов ключевых верфей сформирован вплоть до 2020-2022 гг.

Анализ основных направлений развития гражданского судостроения по источникам [16; 26-30] позволил сделать следующие выводы:

1. Спрос на гражданскую продукцию, в основном, будет определяться потребностями ПАО «НК «Роснефть» и ПАО «Газпром». Для ПАО «НК «Роснефть» (а также ПАО «Совкомфлот») базовой площадкой для размещения заказов должен стать современный судостроительный комплекс «Звезда». ПАО «Газпром» рассматривает в качестве основных площадок – АО «ПО «Севмашпредприятие» и АО «Центр судоремонта «Звёздочка».

2. Среди крупных коммерческих заказчиков, непосредственно не связанных с государством, целесообразно выделить – ПАО «Лукойл» и ПАО «НОВАТЭК». Основной площадкой для размещения заказов (наливные суда «река-море») ПАО «Лукойл» выступает ОАО «Судостроительный завод «Красные Баррикады».

3. В части строительства научно-экспедиционных судов (с усиленным ледовым классом РС-Агс 7) и многоцелевых научно-исследовательских судов, со стороны заказчика Минприроды РФ в качестве основного исполнителя рассматривается АО «Адмиралтейские верфи».

4. ООО «Балтийский завод – Судостроение» будет занят в работах по строительству линейных дизельных ледоколов мощностью 25 МВт проект 22600М, атомных ледоколов мощностью 60 МВт, ПЭБ проекта 20870, плавучих электростанций для проекта Арктик СПГ-2, а также в перспективе – атомного ледокола-лидера мощностью 120 МВт. ПАО «Выборгский судостроительный завод» обеспечен строительством дизель-электрических ледоколов проекта 21900М.

5. Потребности внутреннего рынка, в том числе, определяются текущим состоянием транспортного, технического и рыбопромыслового флотов. Изношенность рыболовецкого флота в России достигает 80%, средний возраст судов составляет 27 лет. К 2020 г. более 80% речных судов и судов смешанного плавания (класса «река – море») должны быть выведены из эксплуатации как не соответст-

вующие требованиям безопасности. Доля новых судов возрастом менее 10 лет не превышает 10%. В тоже время, средний возраст флота ПАО «Совкомфлот» на конец 2016 г. – 9,3 года [38].

В части строительства судов рыбопромыслового флота могут быть востребованы производственные мощности следующих предприятий:

- АО «Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» (среднесписочная численность персонала 3970 чел. и балансовая стоимость ОПФ – 2705,85 млн. руб.);
- ПАО «Амурский судостроительный завод» (3781 чел. и ОПФ – 17120,09 млн. руб.);
- ОАО «Ярославский судостроительный завод» (696 чел. и ОПФ – 637,13 млн. руб.);
- ООО «Судостроительный завод «Залив» (ок.1500 чел.);
- АО «Судостроительный завод «Лотос» (765 чел. и ОПФ – 1620,35 млн. руб.);
- ОАО «Ленинградский судостроительный завод «Пелла» (302 чел. и ОПФ – 6602,24 млн. руб.).

В части импортозамещения определенный потенциал имеется по направлению строительства яхт, катеров и маломерных судов при условии выпуска данных типов судов крупной серией.

С учетом вышеизложенного анализа по указанным предприятиям и крупнейшим верфям, включенным в состав интегрированной структуры АО «ОСК» (табл. 1), было проведено агрегирование данных и проведены расчеты динамики фондовооруженности, выработки на одного работника и рентабельности в период 2012-2017 гг. Результаты приведены на рис. 3 и 4. Как следует из анализа обобщенных данных, приведенных на рис. 3 и 4:

- средняя фондовооруженность на одного работника ключевых организаций СП увеличилась с 1,22 в 2012 г. до 1,55 млн. руб./чел. в 2017 г., а выработка на одного занятого – с 2,15 до 3,80 млн. руб./чел.;
- рентабельность производства с 2013 г. перешла в область положительных значений (в диапазоне 3-6%, за исключением скачка в 2015 г. за счет конъюнктурного увеличения экспортных контрактов);
- среднее изменение фондовооруженности на одного работника составило в 2013-2017 гг. – 4,87%, а выработки на одного занятого – около 12,1%.

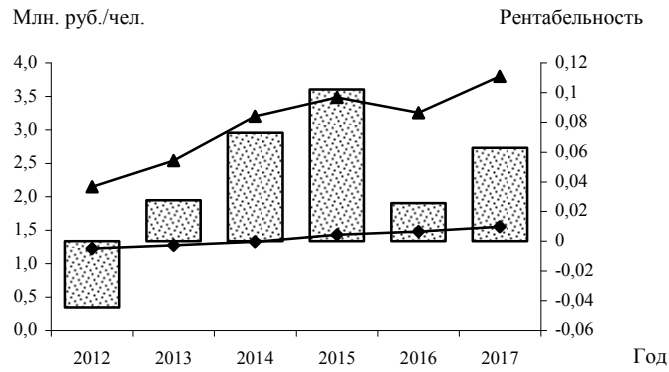


Рис. 3. Динамика фондовооруженности (—◆—), выработки на одного работника (—▲—) и рентабельности по прибыли от продаж (▨) ключевых организаций СП в 2012-2017 гг., в тек. ценах

Источники: финансовая отчетность организаций, Центр раскрытия корпоративной информации "Интерфакс", расчеты автора

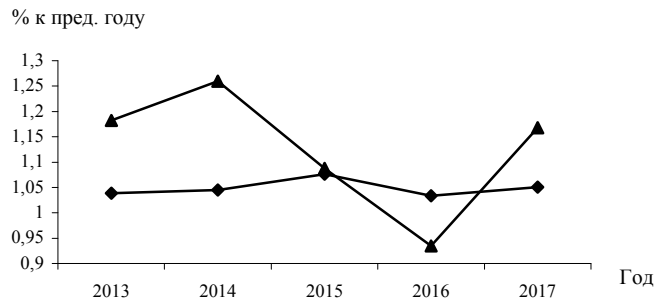


Рис. 4. Темпы изменения фондовооруженности (—◆—) и выработки на одного работника (—▲—) ключевых организаций СП в 2013-2017 гг. в тек. ценах (в разгах к предыдущему году)

Источники: финансовая отчетность организаций, Центр раскрытия корпоративной информации "Интерфакс", расчеты автора

В качестве конкретного примера здесь приведены расчетные значения по отдельным организациям – АО «Производственное объединение «Северное машиностроительное предприятие» (входит в состав Группы ОСК) и АО «Зеленодольский завод им. А.М. Горького» (входит в группу компаний АО «Холдинговая компания «Ак Барс») (рис. 5 и 6).

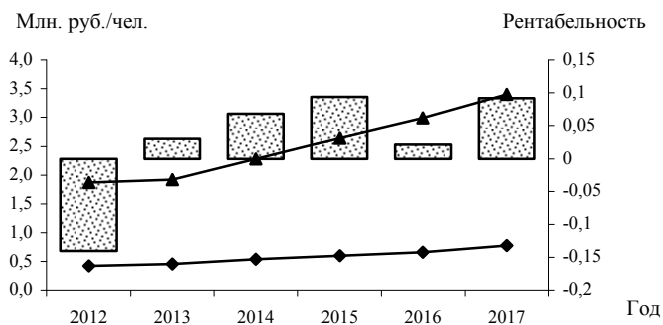


Рис. 5. Динамика фондовооруженности (—◆—), выработки на одного работника (—▲—) и рентабельности (▣) АО "ПО "Севмашпредприятие" (г. Северодвинск, Архангельская обл.) в 2012-2017 гг., в тек. ценах

Источники: финансовая отчетность организаций, расчеты автора

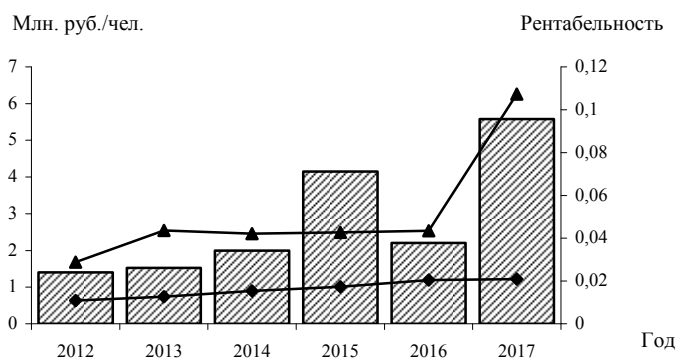


Рис. 6. Динамика фондовооруженности (—◆—), выработки на одного работника (—▲—) и рентабельности (▣) АО "Зеленодольский завод им. А.М. Горького" (г. Зеленодольск, Республика Татарстан) в 2012-2017 гг., в тек. ценах

Источники: финансовая отчетность организаций, расчеты автора.

Представленные данные позволяют сделать предварительный вывод о наличии положительной связи фондовооруженности и выработки, а также о возможности расчета коэффициентов эластичности, необходимых для построения производственной функции. Из данных следует, что рост выработки на одного работника положительно сказывается на рентабельности предприятий. Вместе с тем, ухудшение внешних условий (в 2014-2015 гг.) и опережающий рост

отдельных элементов затрат, сломали тренд положительной динамики рентабельности. Как следствие можно предположить, что опережающее финансирование проектов по модернизации производственно-технологической базы СП позволит в значительной степени снять имеющиеся ограничения по производственным возможностям отрасли и улучшить ее финансовое состояние.

Обобщая информацию по вышеприведенным источникам, оценочно получаем, что с 2018 по 2025 г. в среднем ежегодный объем заказов от крупных коммерческих заказчиков, госкорпорации «Росатом» и федеральных органов исполнительной власти (в том числе их подведомственных организаций) должен составлять порядка 350 млрд. руб. При этом по ряду достаточно крупных в стоимостном выражении заказов потенциальные исполнители фактически определены.

В то же время для выполнения перспективной производственной программы, предприятия СП должны обеспечить увеличение объема выпуска гражданской продукции в течение трех лет (к 2021 г.) в 4-4,5 раза.

Результаты исследования и выводы.

1. СП к настоящему времени в определенной степени восстановила промышленный и научно-технический потенциал для выпуска сложной морской техники. Основная деятельность отрасли направлена на обеспечение потребностей государства в проектировании, строительстве и ремонте надводных кораблей и подводных лодок для ВМФ России. Развитие СП в целом соответствует приоритетным направлениям государственной политики, в том числе, нацелено на освоение углеводородных ресурсов на континентальном шельфе и обеспечение судоходства по Северному морскому пути, а также обновление российского транспортного и рыбопромыслового флотов.

Однако уровень износа активной части основных фондов судостроительных предприятий остается на крайне высоком уровне. Инвестиции в основные фонды реализуются преимущественно в рамках оборонно-ориентированных ФЦП. Отрасль сохраняет избыточность производственных мощностей, способных изготавливать относительно простые корабли, суда и морские конструкции, при дефиците качественных мощностей, способных производить сложную морскую технику и относительно простую серийную по конкурентоспособным ценовым параметрам. Структура СП архаична и требует проведения структурных преобразований.

Наличие неудовлетворенных потребностей в судах и морской технике обусловлены не только отсутствием внутренних конкурентоспособных производств, но и сложностями с доступом к «длинному и дешевому» фондированию у компаний потенциальных потребителей. Высокий уровень неопределенности, связанный с реализацией внутренних и внешних шоков в экономике, также является сильным дестабилизирующим фактором.

2. Тем не менее, потенциальные объемы и существующие потребности внутреннего рынка на средне- долгосрочную перспективу, достаточны для формирования значительного (как в натуральном, так и в стоимостном выражении) заказа для российских верфей. При этом основные контракты (в стоимостном выражении) должны распределиться между ключевыми верфями Группы ОСК, АО «ХК «Ак Барс» и дальневосточным судостроительным комплексом «Звезда». На фоне прогнозируемого сокращения объемов ГОЗа прогнозируется нарастание недозагрузки производственных мощностей широкого круга судостроительных предприятий третьего и ниже уровня кооперации.

3. Целесообразно формирование более четкой специализации в судостроении, а именно:

- сохранение строительства сложной уникальной морской техники на мощностях ведущих верфей СП, определение продуктовой специализации для средних верфей, требующих реализации масштабных капитальных вложений;
- дополнительного исследования вариантов создания новых (обновленных) производств с основной специализацией – выпуск гражданской продукции, на базе существующих производственных площадок (в том числе с образованием новых юридических лиц), а также применять к таким производствам режим наибольшего благоприятствования, в том числе налоговых льгот (в том числе с использованием опыта ОАК).

4. Цели формирования обновленных судостроительных мощностей в первую очередь должны быть связаны со снятием инфраструктурных ограничений, а также социально-экономическим развитием регионов, имеющих компетенции в создании морской техники. Целесообразно рассмотреть возможность создания мощностей по выпуску продукции гражданского и двойного назначения вне рамок Группы ОСК или с условием отчуждения соответствующих активов. Созданная база по показателям фондовооруженности, выработки на

одного работника и рентабельности ключевых организаций СП позволяет перейти к решению задачи получения численных оценок увеличения выпуска продукции в результате приоритетного инвестирования в проекты по созданию новых и обновленных производств для целей соотнесения с перспективными потребностями в выпуске судов и морской техники в стоимостном выражении.

5. Необходимо повысить прозрачность в вопросе долгосрочных потребностей в судах и морской технике, в том числе с указанием техники, не производящейся на российских верфях. Агрегирование указанной информации заинтересованными ведомствами и публикация в открытом доступе, способна снизить неопределенности при средне- и долгосрочном планировании производственной деятельности (или развитии производственно-технологической базы) организаций-комплектаторов.

6. Перспективы увеличения выпуска гражданской продукции отрасли во многом связаны с реализацией новых механизмов государственной поддержки (и увеличения бюджетных лимитов по действующим), в том числе направленных на создание благоприятных условий для закупки коммерческими компаниями российских судов и морской техники. Целесообразно проработать вопрос о предоставлении судам, плавающим под российским флагом, исключительного права на перевозку и хранение углеводородов в акватории Северного морского пути. Вводимые ограничения будут способствовать размещению заказов на крупнотоннажную морскую технику на новых современных мощностях дальневосточной судостроительной «Звезда».

Данные механизмы должны способствовать постепенному обновлению рыбопромыслового, грузового и пассажирского коммерческого флотов, что в том числе будут способствовать решению проблемы их моральной и физической деградации. Однако в настоящее время параметры заявленных бюджетных субсидий значительно уступают реальным потребностям (в субсидировании части затрат на приобретение соответствующих судов). Следовательно, выполнение поставленных перед СП задач потребует *кратного* увеличения объемов финансирования вложений в основные виды государственной поддержки.

7. С точки зрения долгосрочных перспектив целесообразно выделить направление создания судов и морской техники, с высоким уровнем автоматизации управления, в том числе разработ-

ку и внедрение технологий безэкипажного судовождения в отношении морских транспортных судов различных типов и назначений, способных функционировать в арктических широтах.

Литература и информационные источники

1. Дробышевский С.М., Идрисов Г.И., Каукин А.С., Павлов П.Н., Синельников Мурyleв С.Г. Декомпозиция темпов роста российской экономики в 2007-2017 гг. и прогноз на 2018-2020 гг. // *Вопросы экономики*. 2018. № 9.
2. Фролов И.Э. Усложнение глобальной экономики, кризис и инновационная пауза // *Ст. в колл. монографии: Кондратьевские волны: к 125-летию со дня рождения Н.Д. Кондратьева / Отв. ред. Л.Е. Гринин, А.В. Кортаев. Волгоград: Учитель, 2018. 304 с.*
3. Бендиков М.А., Фролов И.Э. *Высокотехнологичный сектор промышленности России: состояние, тенденции, механизмы инновационного развития*. М.: Наука, 2007. – 583 с.
4. Фролов И.Э. *Наукоёмкий сектор российской промышленности: проблемы развития в условиях высокой инфляции // Проблемы прогнозирования*. 2000. № 6. С. 20-45.
5. Фролов И.Э. *Возможности и проблемы модернизации российского высокотехнологичного комплекса // Проблемы прогнозирования*. 2011. № 3. С. 35-55. URL: <http://www.ecfor.ru/pdf.php?id=2011/3/03> (дата обращения 27.05.2018)
6. Фролов И.Э., Бендиков М.А., Ганичев Н.А., Кошовец О.Б. *Анализ финансовых возможностей государства для развития наукоёмкого, высокотехнологичного комплекса экономики на период до 2020 года // В монографии Прогнозирование перспектив технологической модернизации экономики России*. М.: МАКС Пресс, 2010. С. 352-383.
7. Фролов И.Э., Ганичев Н.А., Кошовец О.Б. *Долгосрочный прогноз производственных возможностей высокотехнологичных отраслей экономики РФ // Проблемы прогнозирования*. 2013. № 3. С. 48-58. URL: <http://www.ecfor.ru/pdf.php?id=2013/3/04> (дата обращения 27.05.2018).
8. Koshovets O.B. *Financial performance and technological modernization of Russian Hi-technology complex and their role to boost economic growth // Journals Economy & Business*, Vol. 8, 2014, pp. 633-640. Режим доступа: URL: <http://www.scientific-publications.net/en/article/1000420/> (дата обращения 27.05.2018)
9. Зацепин В.Б., Цымбал В.И. *Военная экономика и военная реформа в России // В сборнике: Российская экономика в 2016 году. Тенденции и перспективы*. (Вып. 38). [В. Мау и др. / Под ред. Синельникова-Мурyleва С.Г. (гл. ред.), Радыгина А.Д.]. Ин-т экон. политики им. Е.Т. Гайдара. М.: Изд-во Ин-та Гайдара, 2017. 520 с. URL: <https://ier.ru/files/text/trends/2016/Book.pdf> (дата обращения 27.05.2018).
10. Рассадин В.Н. *Оборонно-промышленный комплекс в макроэкономическом аспекте*. – М.: МАКС Пресс, 2013. 384 с. URL: <http://www.ecfor.ru/index.php?pid=books/rass02> (дата обращения 27.05.2018).
11. Фаличев О.В. *Рублем по террористам // Военно-промышленный курьер*. 10 января 2018 г. № 1. URL: https://vpk.name/news/203233_ruble_m_po_terroristam.html (дата обращения 27.05.2018).
12. Широков А.А., Гусев М.А., Фролов И.Э. *Макроэкономические эффекты оборонных расходов России: ретроспективный анализ и прогноз // Проблемы прогнозирования*. 2018. № 4. С. 1-14.
13. Фролов И.Э. *Инновации как процесс движения капитала и ключевой фактор модернизации экономики России // Финансы и кредит*, № 7(535), февраль 2013. С. 18-30. (дата обращения 27.05.2018).
14. Фролов И.Э. *Открытые инновации в ОПК: проблемы и возможности закупки инновационных решений. Тезисы доклада // I-я Всероссийская конференция «Закупки в оборонно-промышленном комплексе»*. 17.11.2015. URL: <http://www.ecfor.ru/pdf.php?id=pub/frol15> (дата обращения 27.05.2018).
15. Довгучиц С.И., Журенков Д.А. *Проблемы диверсификации оборонно-промышленного комплекса // Научный вестник оборонно-промышленного комплекса России*. 2017. № 4. С. 7-17.
16. *Судостроительная промышленность России. Итоги 2017 года. Прогноз до 2020 года // INFOline-Аналитика*. 2018.

17. Сафронов И. В Бочаровом ручье всплыл «Цефалопод» // Газета «Коммерсантъ», 2018. № 83. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3630181> (дата обращения 27.05.2018).
18. Тресорук А.А., Фролов И.Э. Оценка реализуемости программ технического перевооружения высокотехнологичных отраслей промышленности для выполнения гособоронзаказа (на примере судостроительной отрасли) // Научные труды: Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН. М.: МАКСПресс, 2016. С. 302-325.
19. Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2035 года. Проект. М.: Минпромторг РФ, июнь 2018 г. 99 с.
20. Доклад о целях и задачах Минпромторга России на 2017 год и основных результатах деятельности за 2016 год. Минпромторг РФ, март 2017 г. – 208 с. URL: http://minpromtorg.gov.ru/common/upload/files/Minpromtorg_blok_15.03_final_for_web.pdf (дата обращения 27.05.2018).
21. Доклад о целях и задачах Минпромторга России на 2018 год и основных результатах деятельности за 2017 год. Минпромторг РФ, апрель 2018 г. 180 с. URL: http://minpromtorg.gov.ru/common/upload/doc/Versions/Sad48d069014f/actual/Minpromtorg_press2.pdf (дата обращения 27.05.2018).
22. Батенева Т. Семь футов в портфеле // Российская газета – Столичный выпуск. № 7305 (139). Электрон. версия печат. публ. URL: <https://rg.ru/2017/06/27/denis-manturov-sudostroitelnaia-otrasl-legko-perenesla-krizis.html> (дата обращения 27.05.2018).
23. ФЦП «Развитие гражданской морской техники» на 2009-2016 годы // Интернет-ресурс «Федеральные целевые программы». URL: <http://fcp.economy.gov.ru/cgi-bin/cis/fcp.cgi/Fcp/ViewFcp/View/2011/260/> (дата обращения 27.05.2018)
24. Тресорук А.А., Фролов И.Э. Стратегический подход к организации производства инновационной продукции в оборонно-промышленном комплексе России // Научно-технические ведомости СПб ГПУ Петра Великого. Экономические науки. 2016. № 4. С. 147-161.
25. Стратегия развития ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» на период до 2030 года. 2013. 61 с. // Информационный портал «ПортНьюс». URL: http://portnews.ru/upload/basefiles/1028_strategy_2013.pdf (дата обращения 27.05.2018)
26. Веденева А. Ледоколы пойдут очень медленно // Газета «Коммерсантъ», 2018. № 49. Электрон. версия печат. публ. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3579746> (дата обращения 27.05.2018).
27. Рязанцев О.Н. Об основных итогах развития ситуации в оборонно-промышленном комплексе в 2014 году и основных задачах на ближайшую перспективу // Ежегодное специализированное издание «Федеральный справочник. Оборонно-промышленный комплекс России». 2016. № 11. С. 221-230.
28. Кочетков М.Н. Российское судостроение итоги 2015 года и перспективы развития // Ежегодное специализированное издание «Федеральный справочник. Оборонно-промышленный комплекс России». 2016. № 12. С. 353-360.
29. Годовой отчет за 2016 г. АО «Объединенная судостроительная корпорация» // Официальный сайт АО «ОСК». URL: <http://www.aosk.ru/upload/iblock/d4f/godovoy-otchet-za-2016-god.pdf> (дата обращения 27.05.2018).
30. Годовой отчет за 2017 г. АО «Объединенная судостроительная корпорация» // Официальный сайт АО «ОСК». URL: http://www.aosk.ru/upload/iblock/c3a/god_otchet_2017.pdf (дата обращения 27.05.2018).
31. Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на 2018 год и на плановый период 2019 и 2020 гг. // Официальный сайт Минэкономразвития России. URL: http://economy.gov.ru/wps/wcm/connect/2e83e62b-ebc6-4570-9d7b-ae0b6ba79f63/prognoz2018_2020.pdf?MOD=AJPERES (дата обращения 27.05.2018).
32. Государственная программа «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013–2030 годы» // Официальный сайт Правительства РФ. URL: <http://government.ru/programs/246/events/> (дата обращения 27.05.2018).
33. Воробьев А. Новые субмарины не разочаруют // «Ведомости». Электрон. версия печат. публ. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/characters/2017/12/12/745042-novie-submarini> (дата обращения 27.05.2018).
34. Годовой отчет за 2016 г. АО «ПО «Севмаинпредприятие». URL: <https://www.disclosure.ru/portal/files.aspx?id=12187&type=2> (дата обращения 27.05.2018).

35. *Peer Review of the German Shipbuilding Industry // Organisation for Economic Co-operation and Development*. URL: https://www.oecd.org/sti/ind/PeerReview_Shipbuilding_Germany_FINAL.pdf (дата обращения 27.05.2018).
36. Веденеева А. «Арктика» легла в дрейф // Газета «Коммерсантъ», 2017. № 124. Электрон. версия печат. публ. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3351960> (дата обращения 27.05.2018).
37. Фролов И.Э. Воссоздание транспортной и военной инфраструктуры в российской зоне Арктики: проблемы, риски и возможности // В колл. монографии: *Арктическое пространство России в XXI веке: факторы развития, организация управления* / Под ред. акад. В.В. Ивантера. СПб: Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, Изд. дом «Наука», 2016. С. 864-897. URL: <https://ecfor.ru/publication/vossozdanie-transportnoj-i-voennoj-infrastruktury-v-rossijskoj-zone-arktiki-frolov/> (дата обращения 27.05.2018).
38. Годовой отчет за 2016 г. ПАО «Совкомфлот». Официальный сайт ПАО «Совкомфлот». URL: <http://www.scf-group.com/investors/annualreport> (дата обращения 27.05.2018).