

# ЛИЧНЫЕ ПОБЕДЫ И ОБЩИЕ ЗАДАЧИ

«Морской бизнес Северо-Запада» провел заочный круглый стол, посвященный качественным итогам деятельности предприятий судостроительной отрасли России в 2018 году. Мы попросили участников круглого стола ответить на четыре вопроса.



**Анатолий БЕЛОЕВ,**  
**генеральный директор**  
**АО «Кронштадтский морской завод»**

**1. Как в целом вы оцениваете ситуацию в судостроительной отрасли России и какие события – как со знаком «плюс», так и со знаком «минус» – оказали, на ваш взгляд, наибольшее влияние на судостроение в уходящем году?**

**2. На федеральном уровне постоянно звучат заявления о необходимости поддержки предприятий судостроительного комплекса: ощущают ли эту поддержку судостроители?**

**3. Каковы качественные итоги года для вашего предприятия: какие проекты начаты или закончены в 2018 году и каковы перспективы 2019-го?**

**4. Если бы вы были автором программы развития отечественного судостроения, какими были бы первые три пункта этой программы?**

**1.** Общую ситуацию в отечественном судостроении, сложившуюся сегодня, оцениваю позитивно. Большая часть судостроительных и судоремонтных предприятий имеет хорошую загрузку как по линии гособоронзаказа, так и по линии гражданского судостроения. Объем загрузки высокий. Есть перспективы.

Хотя, как отметил президент России Владимир Путин, пик гособоронзаказа пройден, то есть количество заказов для ВМФ будет снижаться. Поэтому необходимо большее внимание уделить диверсификации и ориентироваться в большей степени на производство гражданской продукции.

**2.** Могу отметить, что в предыдущие годы активно работала система федеральных целевых программ, в том числе и по линии развития судостроения. Государство выделяло средства на проекты по модернизации и развитию производственных мощностей предприятий. На сегодняшний день роль этих программ и средств, выделяемых на их осуществление, заметно уменьшились. Наше предприятие ощутило это и на себе.

С другой стороны, если говорить о поддержке гражданского судостроения, то, на мой взгляд, следует приветствовать государственные планы стимулирования строительства рыболовного флота. Например, крупная государственная программа выделения инвестиционных квот – «квоты под киль», которая призвана модернизировать рыболовный флот, рыбоперерабатывающую промышленность и развивать отечественное судостроение. Известно, что по этой новой системе заключено уже несколько десятков судостроительных контрактов. Мне думается, подобную программу можно было бы расширить с включением в нее и малотоннажных судов. Например, на Балтике проблема обновления малотоннажного рыболовного флота стоит весьма остро. Кстати, Кронштадтский завод хотел бы заняться маломерным и малотоннажным судостроением.

Хотелось бы также, чтобы был наконец решен вопрос квотирования добычи краба. Эта тема волнует и раскалывает рыболовецкое сообщество уже больше года и негативно влияет на судостроение, так как тормозит реализацию многочисленных проектов по строительству и оснащению судов-краболовов.

Отражается это и на нас: дело в том, что среди первых заказов, которые мы планируем осуществлять на совместном с норвежцами производстве, – именно оборудование для краболовов.

**3.** Думаю, год закончится так, как мы и планировали, – наш оборот составит больше 2 млрд рублей, производственный план – ремонт и сервисное обслуживание кораблей и судов – будет выполнен по всем позициям.

Сдача заказа ГС «Ромуальд Муклевич» перенесена на середину следующего года по объективным обстоятельствам. Все свои обязательства перед заказчиком в соответствии с договором мы исполнили. Однако на ходовых испытаниях обнаружили неполадки с механизмами, не заявленными в ремонт, – теперь придется ремонтировать и их.

В следующем году мы будем полностью загружены. На сервисном обслуживании и ремонте у нас снова более 100 кораблей и судов. Кроме того, осенью 2019 года мы завершим ремонт ОИС «Адмирал Владимирский». Там большой объем работы и сжатые сроки. Так что год предстоит напряженный.

**4.** Скажу не о пунктах гипотетической программы, а о принципах, которые, на мой взгляд, должны быть положены в основу ее разработки.

Для развития отечественного судостроения необходима широкая и разнообразная государственная поддержка. Если взять ведущие судостроительные страны – а они сейчас все на Дальнем Востоке – Китай, Корея, Япония, на которые приходится по дефайту более 90% мирового судостроения, – то их судостроительная промышленность опирается на мощную государственную поддержку. Это и продуманные налоговые льготы, и целевые программы, и инвестиции, и кредитование.

Другой принцип – учет эффекта мультипликации. По разным данным, одно место в судостроении дает от пяти до девяти рабочих мест в смежных отраслях. И это тоже должно быть учтено при разработке программы. Таким образом, успешное развитие отечественного судостроения будет, безусловно, способствовать росту экономики всей страны.



**Илья ВАЙСМАН,**  
**заместитель генерального директора по развитию**  
**ОАО «Пелла»**

**1.** В отрасли гражданского судостроения в настоящее время к положительным событиям, несомненно, следует отнести решение о предоставлении инвестиционных квот на добычу водных биоресурсов. Это решение позволило ряду предприятий приступить к серийному производству современных высокотехнологичных рыбопромысловых судов. В настоящее время более 30 единиц таких судов строится на территории России. Их производство было запущено на таких заводах, как «Янтарь», Выборгский судостроительный завод, Северная верфь и «Пелла».

К тризательным событиям, в свою очередь, можно отнести отсутствие решения о предоставлении инвестиционных квот на добычу краба. Предварительные договоры на строительство краболовных судов уже были заключены, и одно из таких судов сейчас стоит на стапелях «Пеллы» в высокой степени готовности. Однако контракты на серийное производство судов для добычи краба либо заморожены, либо вовсе не заключены. Решается вопрос о возможности или невозможности применения аукционного принципа распределения квот на краба.

**2.** Определенная поддержка отрасли со стороны государства присутствует, в частности, в целях развития судостроительных мощностей для освоения шельфовых месторождений – новый мощный судостроительный комплекс создается в городе Большой Камень на базе ДВЗ «Звезда» для постройки крупногабаритных морских судов и платформ (из крупных блоков – весом более 1000 тонн каждый). Там же будет строиться новый атомный ледокол «Лидер».

Принятых решений о реализации в ближайшее время проектов модернизации производственных мощностей других предприятий отрасли пока не много.

Мы уже отмечали ранее, что для развития судостроения необходим комплексный подход, выделили четыре главных направления развития отрасли. Прежде всего, это НИОКР на современную высокотехнологичную морскую технику. Второе – это модернизация и развитие производственных мощностей и технологий. Третий проблемный вопрос – совершенствование законодательства: обязательное устранение выявленных противоречий в многочисленных

нормативно-правовых актах, что позволит верфям оптимизировать свою кредитную и налоговую нагрузку, привлечь внебюджетные инвестиции, необходимые для развития и диверсификации в рамках государственно-частного партнерства. И, в-четвертых, важно обратить внимание на подготовку и переподготовку высококвалифицированных специалистов и рабочих.

**3.** В 2018 году со стапелей ОАО «Пелла» в соответствии с производственными планами спущены на воду и переданы заказчикам ряд специальных судов и скоростных служебно-разъездных катеров. В настоящее время на производственных мощностях нашего предприятия строится семь единиц промысловых судов. Два из них – 70-метровый траулер и 50-метровый краболов – находятся в высокой степени готовности к спуску на воду.

В 2019–2020 годах большая часть специальных и промысловых судов, находящихся в данный момент в процессе достройки, будут переданы заказчикам.

**4.** Создание условий и мотивация предприятий на основе укрепления упомянутых выше опорных направлений развития отрасли. В том числе особо обратить внимание высшего руководства страны и Общественной палаты на работу по устранению противоречий в действующем законодательстве. В первую очередь – путем оформления с 2019 года федеральных законов прямого действия, без многочисленных отсылочных норм, поручающих правительству разработать механизм реализации основных положений закона (то есть заниматься толкованием закона, а не его исполнением).

Новые федеральные законы должны тщательно отработаться в Госдуме и Совете Федерации с привлечением специалистов и апробироваться в различных отраслях и регионах под контролем Общественной палаты. И только после этого следует представлять законопроект на утверждение президенту страны. В особенности это касается предприятий ОПК, на плечи которых возложена основная тяжесть освоения выпуска высокотехнологичной гражданской продукции в рамках диверсификации для ухода страны от сырьевой зависимости.



**Игорь ЛЕОНОВ,**  
**главный инженер**  
**Прибалтийского судостроительного завода «Янтарь»**

**1.** Из плюсов в уходящем году я отметил бы два значительных события. Во-первых, существенно возросший интерес российских заказчиков к постройке рыбопромысловых судов на отечественных верфях – это стало уже четко выраженной тенденцией. Во-вторых, началось серийное строительство судов класса «река-море» проекта RSD59, в которых есть большая потребность в России.

А главный минус года – общее снижение объемов государственного оборонного заказа, что наблюдается по всем верфям.

**2.** В плане поддержки, которая отразилась на нашей деятельности, нужно отметить госпрограмму распределения квот на вылов рыбы среди рыбодобывающих компаний. Это вызвало резкий рост их заинтересованности в обновлении флота и постройке новых судов на территории Российской Федерации.

Другой вид поддержки, который крайне необходим, связан с госинвестициями в модернизацию судостроительных предприятий. В обновлении производства нуждаются практически все российские верфи, своих же средств на это ни у одной из них нет.

Что касается завода «Янтарь», то пока мы не получаем достаточных средств, чтобы стратегически спланировать реконструкцию и техническое перевооружение предприятия. Надеемся, в следующем году эти мероприятия можно будет осуществить.

**3.** Знаковое для нас событие года – передача ВМФ России головного большого десантного корабля (БДК) проекта 11711 «Иван Грен». Очень большая работа была проделана по строительству судна обеспечения «Воевода» – в рекордные сроки сформирован корпус этого крупного заказа. График напряженный, но мы его выдерживаем.

Успешно заканчивается достройка на плаву трех траулеров-сейнеров для Рыболовецкого колхоза имени Ленина, и головное судно вскоре начнет швартовные испытания. И наконец, с этим же заказчиком был заключен контракт на строительство самого крупного в России – водоизмещением

под 5000 тонн – большого морозильного траулера (БМРТ). Перспективы следующего года таковы: завод ведет переговоры о строительстве еще трех больших траулеров другого проекта, размерами сравнимых с БМРТ; будет сдана заказчику вся серия траулеров-сейнеров; ВМФ России будет передан второй БДК проекта 11711 – «Петр Моргунов»; продолжится работа на других заказах, включая вывод на испытания «Воеводы». Ожидаем также большой объем работы на новых заказах по линии военно-технического сотрудничества.

**4.** По аналогии с программой квот нам однозначно необходима стратегия развития гражданского судостроения – как пассажирского, так и грузового, прежде всего морского класса. Это и следует сделать первым пунктом программы. В настоящее время у нас 95% всех морских перевозок осуществляется на зафрахтованных кораблях, построенных не в России. А чтобы государству быть независимым, ему нужно иметь в том числе и свой гражданский флот.

Второе: как показала практика строительства рыболовного флота, основное оборудование на суда идет импортного производства. И в этом плане мы подвержены различным санкциям и другим рискам, вынуждены преодолевать определенные трудности. Отсюда необходимость импортозамещения и развития в России производства собственного судового оборудования, что положительно скажется на продвижении не только гражданских, но и военных заказов. Думается, долю отечественного оборудования на гражданских судах нужно довести до 50–60%, в то время как сейчас, к примеру, на рыболовецких судах она не превышает 30%.

И третье, о чем уже говорилось выше: нужна серьезнейшая стратегическая программа модернизации российских верфей. К сожалению, события последнего времени показывают, что производственные мощности во многом устарели, физически изношены. Поэтому техническое и технологическое обновление с привлечением значительных государственных средств становится для нас жизненно важной задачей.





**Никита Ворошилов,  
начальник отдела маркетинга  
ПАО «Выборгский  
судостроительный завод»**

**1.** Значительных событий, оказавших влияние на отрасль в текущем году, на мой взгляд, не было. Верфи продолжают работу над текущими заказами, кто-то берет новые заказы, но глобальных прорывов в отрасли в 2018 году не случилось. Им и неоткуда взяться ввиду отсутствия каких-либо стимулирующих государственных программ, наподобие «квот под киль», благодаря которым в 2016–2017 годах судостроители получили более 30 новых заказов. Значительных заказов от государства и/или государственных компаний в 2018 году также не наблюдалось.

Крайне отрицательный фактор, оказавший сильное влияние на многие верфи, в том числе и на нашу, – неопределенность с принципами распределения крабовых квот, которая длится с ноября 2017 года. В результате этих сомнительных инициатив верфи оказались с замороженными заказами, с риском критической недозагрузки мощностей и даже с угрозами отмены продолжения работ по уже строящимся траулерам.

**2.** В сегменте гражданского судостроения государственной поддержки отрасли практически не просматривается, по крайней мере, в том виде, в котором ее обычно получают верфи стран, лидирующих в сфере судостроения, – то есть льготные кредиты, субсидии на модернизацию мощностей, прямые финансовые субсидии на компенсацию части затрат при постройке судна, льготные таможенные режимы и так далее. Разумеется, в наших условиях верфи не только не могут конкурировать в секторе гражданской продукции, но и в целом не имеют возможности проводить модернизацию для снижения собственных затрат и оптимизации производства.

**3.** В 2018 году Выборгский судостроительный завод продолжил работу над серией ледоколов и траулеров. В частности, заложены три новых траулера различных проектов для отечественных заказчиков. В июле сдан самый мощный в мире на данный момент ледокол (ледокольное судно обеспечения) проекта IBSV01 «Александр Санников», в декабре готовится к сдаче второе судно серии – «Андрей Вилькицкий». На декабрь также запланирован спуск на воду головного траулера проекта KMT01 «Баренцево море». На 2019 год запланирована его сдача.

В мае следующего года планируется передача заказчику инновационного портового ледокола «Обь». Также верфь ведет активную работу над рядом новых заказов. В 2019 году мы планируем подписать и новые судостроительные контракты.

**4.** Нужно окончательно определиться с мерами защиты рынка судостроения и направлениями его развития. Разработать вменяемые и, самое главное, действенные программы поддержки судостроения на примере ведущих судостроительных держав. Сформировать пакет ожидаемых государственных заказов на перспективу в пять лет и строго отслеживать их своевременное размещение и финансирование от профильных министерств и ведомств.

**PRIVATE VICTORIES  
AND COMMON TASKS**

The “Marine Business of the North-West” held a virtual round-table dedicated to the qualitative results of the activities of the Russian shipbuilding industry enterprises in 2018. The participants talked about the achievements and prospects of their enterprises, named the problem issues of the industry, determined what from their point of view was crucial for the development of domestic shipbuilding.

Anatoly BELOYEV, General Director of the Kronstadt Marine Plant:

– Development of domestic shipbuilding requires broad and diverse state support: sound tax breaks, target programs, investments, loans. It is also important to take into account the multiplication effect: one employment position in shipbuilding creates from five to nine positions in related industries.

Ilya WAISMAN, Deputy General Director for Development, Pella OJSC:

– New federal laws should be carefully worked out in the State Duma and the Federation Council with the involvement of experts, and tested in various industries and regions under the control of the Public Chamber. Only after that should the bill be submitted for approval by the president. This applies in particular to the military-industrial complex enterprises that produce high-tech civilian products within the framework of diversification.

Igor LEONOV, Chief Engineer of the Baltic shipbuilding plant Yantar:

– A strategy for the development of civil shipbuilding (analogous to the quota program), both passenger and cargo, primarily sea class, is definitely needed. In addition, the share of domestic equipment on civilian vessels should be increased to 50–60%. A serious strategic modernization program for Russian shipyards is also needed, this is the most vital task.

Nikita VOROSHILOV, head of the Vyborg Shipyard marketing department:

– It is necessary to develop sane and, most importantly, effective industry support programs on the example of the leading shipbuilding powers; form a five-year package of anticipated government orders and strictly monitor their timely placement and financing.