



При масштабном обновлении флота формируется запрос на модернизацию судоремонтных предприятий. Фото: portkolomna.ru

ЗАОЧНЫЙ
КРУГЛЫЙ
СТОЛ

СУДОРЕМОНТ ВСТАЛ В ОЧЕРЕДЬ

Развивая судостроение, необходимо также решать и системные проблемы, накопившиеся в судоремонте, чтобы обслуживать как новый высокотехнологичный коммерческий флот, так и действующий. Уровень проблем в этой сфере таков, что решить их можно только при поддержке государства.

Российские власти последние годы предпринимают меры, направленные на обновление отечественного гражданского флота и развития российского судостроения. Результаты такой экономической политики уже видны: верфи загружены заказами, которые, пусть и с задержкой, выполняются. Новые суда одно за другим уходят со стапелей в коммерческую эксплуатацию. При этом любое судно, в том числе и новое, нуждается в регулярном обслуживании и ремонте. А значит, развивая судостроение, необходимо готовить судоремонтные мощности для обслуживания как нового высокотехнологичного флота, так и действующего устаревшего.

Не секрет, что отечественные судоремонтные предприятия уже несколько десятилетий балансируют на грани рентабельности и имеют ограниченные возможности для обновления своих мощностей. Лишь некоторые предприятия, специализирующиеся на обслуживании и поддержании технического состояния речного флота, могут себе позволить развитие. В силу особенностей речного судоходства

и географии российских внутренних водных путей такие судоремонты обычно безальтернативны и относительно недороги.

Заводы, ориентированные на ремонт судов морского и смешанного плавания, находятся в более сложном положении. Поддерживать свою финансово-экономическую стабильность они могут в основном за счет заказов на ремонт судов по линии гособоронзаказа и находящихся в госсобственности. Морской и смешанного плавания коммерческий флот бизнес предпочитает ремонтировать за рубежом, где это можно сделать дешевле и, самое главное, быстрее.

Уровень проблем в отечественном судоремонте с таможенным и налоговым регулированием, с внедрением финансовых механизмов таков, что разрешить ситуацию можно только на государственном уровне. Опрошенные в рамках заочного круглого стола «ПортНьюс» участники судоремонтного рынка рассказали о ключевых проблемах в этом сегменте экономики и поделились мнениями о том, как их можно решить.

МНЕНИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ СУДОРЕМОНТНЫХ КОМПАНИЙ



Леонид Иванов, первый заместитель генерального директора АО «Кронштадтский морской завод»

— **Могут ли отечественные судоремонтные предприятия выполнить весь спектр ремонтных работ?**

— Любое крупное отечественное судоремонтное предприятие, а к ним, безусловно, относится Кронштадтский морской завод, может осуществлять все виды работ, связанных с судоремонтом, в том числе и уникальные. Для нашего предприятия некоторые головоломки возникают при выполнении работ по ремонту нового, незнакомого оборудования, но мы предпочитаем решать их самостоятельно, не привлекать без нужды сторонние компании, а прежде всего обучать своих специалистов. Такая производственная политика соответствует и общему курсу Объединенной судостроительной корпорации — стремлению, чтобы основная маржинальная прибыль оставалась в предприятиях корпорации.

Что касается комплектующих, если они отечественного производства, то сложностей не возникает. Хуже, когда те или иные комплектующие уже не выпускаются, а учитывая почтенный возраст кораблей и судов, которые мы ремонтируем, это случается нередко. Но для таких случаев и существуют судоремонтники, чтобы решать и исполнять порой невыполнимые задачи. На заводе есть доки, есть кадры, есть мощности.

Основная наша задача — быть конкурентоспособными, мобильными, работать в интересах заказчика.

— **С какими сложностями сталкивается судоремонтный завод?**

— В основном это сложности, характерные для производственного процесса, — вовремя обеспечить поставку комплектующих, получить всю необходимую документацию для ведения работ.

— **Какие меры господдержки могут стимулировать развитие и улучшить ситуацию в отечественном судоремонте?**

— Если речь идет о гражданском судоремонте, то системы гражданского судоремонта в России пока не существуют, в отличие, например, от Южной Кореи — одного из лидеров мирового судостроения и судоремонта.

При наличии системной государственной поддержки — здесь приемлемы и налоговые преференции, и субсидии, и льготные условия кредитования, и лизинговые программы — отечественные судоремонтники, безусловно, станут интересны гражданскому заказчику. Подтверждением может служить широкая программа, которая развернулась в последние два года в области строительства российского рыболовного флота.



Леонид Радченко, генеральный директор ОАО Судоремонтный завод «Моряк»

— **Могут ли отечественные судоремонтные предприятия выполнить весь спектр ремонтных работ?**

— Состояние судоремонта напрямую зависит от состояния флота. Если флот развивается, обновляется, то непременно те же тенденции происходят и на судоремонтных предприятиях. В настоящее время количество судоремонтных предприятий в Азово-Черноморском бассейне стабилизировалось. При этом лидирующие позиции в организации и проведении гражданского судоремонта на юге страны занимают предприятия Ростовской области, наиболее крупные из которых: ОАО Судостроительный-судоремонтный завод «Мидель», ОАО Судоремонтный завод «Моряк», ООО НПО «Донтехцентр», ЗАО «Азовская судверфь», ОАО Судостроительно-судоремонтный завод «Риф».

Отечественные судоремонтные предприятия могут выполнить весь спектр ремонтных работ, так как по техническому обеспечению располагают всем необходимым оборудованием, а с учетом кооперации вообще нет неразрешимых задач. Практически все предприятия обновили сварочное, резательное оборудование, закупили машины

плазменной резки. Используют самое современное оборудование по очистке и окраске корпусов судов. Отстают в ремонте пока только двигателей внутреннего сгорания — очень мало предприятий, имеющих техническую базу для организации их ремонта и умеющих правильно делать.

— **С какими сложностями сталкивается судоремонтный завод?**

— Основными проблемами в судоремонте являются стабильная загрузка производства



Судоремонтный завод «Моряк». Фото: заводы.рф

и кадры, которые между собой взаимосвязаны. У судоремонтных заводов должна быть перспектива, тогда в отрасль пойдут молодые инженеры и квалифицированные рабочие. А чтобы была перспектива, необходимо увеличение объемов загрузки производственных мощностей заводов.

— **Какие меры господдержки могут стимулировать развитие и улучшить ситуацию в отечественном судоремонте?**

— Невозможно заставить судовладельцев зайти на тот или иной завод, но при этом возможно государству стоит немного помочь судоремонтникам:

- Разработать программу льгот для судовладельцев, размещающих заказы на отечественных предприятиях. Например, предоставлять субсидии судовладельцам на возмещение затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях на цели судоремонта, проводимого на отечественных судоремонтных предприятиях.

- Ввести ограничения на осуществление ремонта судов, принадлежащих компаниям с государственным участием, на иностранных судоремонтных предприятиях.

- Внести дополнительный подпункт в пункт 1 статьи 164 Налогового кодекса в части «0» процентов ставки НДС для всех видов ремонта судов, независимо от местонахождения судна. Таким образом, будет восстановлен изначальный смысл судоремонта, подразумевающий восстановление судна, а не его добавленную стоимость.

Также необходимо обратить внимание на подготовку кадров. В судоремонте не хватает специалистов практически всех профессий, особенно молодых специалистов. Чтобы стать грамотным технологом, мастером участка, требуется пять лет подготовки; сварщиком, сборщиком корпусов судов — не менее трех лет. Сегодня о подготовке кадров для судоремонтной отрасли, мягко говоря, заботятся мало. Профтехучилища, техникумы, которые готовили кадры для судоремонта, переориентированы на другие специальности. Система подготовки кадров перестала действовать, особенно на юге страны.

В связи с этим здорово, что в 2020 году между Донским государственным техническим университетом (ДГТУ) и ассоциацией «Водный транспорт Дона» подписано соглашение и создан ресурсный центр судостроения и судоремонта, а в перспективе будет организована кафедра судостроения и судоремонта.



Андрей Стецюк, заместитель генерального директора ООО «Объединенные Верфи Вега» (в объединение входят АО «Волжский судостроительно-судоремонтный завод», АО «Ахтубинский судостроительно-судоремонтный завод», ООО «Балаковский судостроительно-судоремонтный завод»)

— **Могут ли отечественные судоремонтные предприятия выполнить весь спектр ремонтных работ?**

— На наш взгляд — не могут. Многие годы российские заводы были заточены под ремонт старого, построенного еще во времена СССР флота, который физически и морально устарел и становится невостребованным у судовладельцев.

Суда новой постройки отличаются как по своим массогабаритным характеристикам, так и по внутренней начинке (в основном зарубежное оборудование и технологии). Поэтому без программы технического и технологического перевооружения судоремонтные заводы могут остаться без своего профильного вида деятельности.

— **С какими сложностями сталкивается судоремонтный завод при ремонте судов и как они решаются?**

— Основная проблема — квалифицированные кадры. Кадровый дефицит в сфере ремонта судов накапливается с годами. Сварщиков, токарей, электриков, маляров, слесарей на рынке все меньше и меньше.

Основной выход — это кругой поворот в профессиональном обучении молодых специалистов в тесной связи с производственными площадками (система стажировок, наставничества, федеральных программ типа «Земский доктор», «Земский учитель» и т.п.).

— **Какие меры господдержки могут стимулировать развитие и улучшить ситуацию в отечественном судоремонте?**

— Наиболее интересным вариантом для развития производственных мощностей в судоремонте могла бы стать программа субсидирования государством затрат на новое оборудование и технологии. Например, на создание производственных линий замкнутого цикла, на автоматизацию и роботизацию производств за счет приобретения современных программных продуктов, на затраты для развития основных фондов предприятий.



Отстой флота в межнавигационный период у причальной стенки Волжского судостроительно-судоремонтного завода. Фото: vggg.ru

МНЕНИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ СУДОХОДНЫХ КОМПАНИИ



«Порт Коломна». Вероятно, сегодня принадлежность судоремонтного предприятия судовладельцу — более эффективный способ существования. Фото: portkolomna.ru



Евгений Беляков, главный инженер АО «Порт Коломна»

— Существует ли конкуренция на уровне верфей, принимающих суда в межнавигационный период на отстой и ремонт?

— Конкуренция по выполнению судоремонтных работ в межнавигационный период была, есть и будет. При этом основными параметрами судоремонтного предприятия являются: наличие слипа, своевременность выполнения работ (к открытию навигации), а также стоимость и качество работ.

— С какими сложностями сталкивается судоремонтный завод при ремонте судов и как они решаются?

— Как ни парадоксально, но тормозом в судоремонте являются требования Правил ФАУ «Российский речной регистр». Без согласованной с ФАУ «Российский речной регистр» документации практически нельзя осуществлять судоремонт — то есть требуется конструкторское бюро, разрабатывающее проекты даже для мелких ремонтных работ. Не обоснованы требования Правил о необходимости проведения капремонта двигателей и механизмов, о сроках службы деталей, о сертификации материалов, запчастей и оборудования.

— С какими сложностями сталкиваются судовладельцы речного флота при его ремонте? Как их можно решить?

— В советские времена судоремонтные предприятия принадлежали судовладельцам, то есть пароходствам. Вероятно, и сейчас принадлежность судоремонтного предприятия судовладельцу — более эффективный способ существования.

— Какие меры господдержки могут стимулировать развитие и улучшить ситуацию в отечественном судоремонте?

— Необходимо сократить давление контролирующих органов на судовладельцев. Тогда повысится эффективность модернизации и строительства флота.



Александр Бореи, главный инженер ЗАО «Судоходная компания «БайкВолгатанкер»

— Существует ли конкуренция на уровне верфей, принимающих суда в межнавигационный период на отстой и ремонт?

— Можно сказать, что существует, однако следует иметь в виду следующие факторы, влияющие на выбор судовладельцем места ремонта и отстоя флота в межнавигационный период:

При выборе места отстоя:

- наличие причальной стенки в собственности (аренде) у верфи (судоремонтного предприятия, отстойного пункта) для возможности предоставления места для отстоя непосредственно у причальной стенки;
- наличие в штате караванной службы и сотрудников охраны для обеспечения безопасного охраняемого отстоя флота;
- территориальное расположение верфи (судоремонтного предприятия, отстойного пункта) относительно грузовой базы судовладельца;
- развитая инфраструктура — подъездные пути, порталные краны, оборудование причальной стенки пожарной магистралью, возможность подключения судна к береговой электросети;
- стоимость услуг по предоставлению причальной стенки для отстоя судов;
- предоставление отсрочки платежей.

При выборе места ремонта:

- наличие у судоремонтного предприятия Свидетельства о признании классификационным обществом на право производства ремонтных работ на судах под техническим наблюдением общества;
- наличие опыта ремонта судов, эксплуатируемых судовладельцем;



При наличии системной государственной поддержки отечественные судоремонтники станут интересны гражданскому заказчику. Фото: midel.ru



Организация и культура производства судоремонтных работ должна соответствовать современным требованиям судовладельцев и надзорных органов. Фото: midel.ru

- технические, технологические, материальные и трудовые ресурсы предприятия для выполнения необходимого комплекса работ без привлечения субподрядчиков;

- наличие на судоремонтном предприятии в собственности/аренде судоподъемного сооружения (плавучего дока, слипа), причальной стенки;

- развитая инфраструктура — подъездные пути, порталные краны, оборудование причальной стенки пожарной магистрали, возможность подключения судна к береговой электросети;

- наличие в непосредственной близости от судоремонтного предприятия организации, выполняющей зачистку/замывку грузовой зоны для подготовки судна к производству огневых работ при проведении ремонта корпусных конструкций судна при доковом и очередном освидетельствованиях (для самоходных и несамоходных нефтеналивных судов);

- сроки и качество выполнения работ;
- условия оплаты (авансовые и промежуточные платежи), возможность предоставления отсрочки окончательных расчетов.

— **С какими сложностями сталкиваются судовладельцы речного флота при его ремонте? Как их можно решить?**

— Судовладельцы, как правило, сталкиваются со всеми вышеперечисленными проблемами, с той лишь разницей, что на одном предприятии не соблюдаются сроки, не хватает производственных мощностей, а на другом — есть и мощности, и сроки соблюдаются, но стоимость ремонта очень высокая. Как эти проблемы решить — вопрос сложный, поскольку

напрямую от судовладельца решение этих вопросов не зависит. В большей степени все эти вопросы, за исключением финансирования ремонта и поставки комплектующих (в случае, если их поставка в рамках договора — обязанность судовладельца), — в компетенции руководителей судоремонтных предприятий и их сотрудников.

— **В каких изменениях нуждаются судоремонтные заводы?**

— Хотелось бы, чтобы на судоремонтных предприятиях организация и культура производства ремонтных работ соответствовали современным требованиям как судовладельцев, так и надзорных органов, чтобы качество судоремонта соответствовало стоимости этих услуг, что, к сожалению, у большинства судоремонтных предприятий в настоящее время практически отсутствует.

— **Какие меры господдержки могут стимулировать развитие и улучшить ситуацию в отечественном судоремонте?**

— Скорее всего, нужны госсубсидии, льготное налогообложение и т.п. §

Татьяна Вильде

ГОТОВИМ ОТЧЕТ ПО СУДОСТРОЕНИЮ ДЛЯ МИНПРОМТОРГА РФ

Порт Ньюс
АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОТЧЕТ ДЛЯ МИНПРОМТОРГА РОССИИ
www.portnews.ru

МИНПРОМТОРГ РОССИИ

«РАЗВИТИЕ ГРАЖДАНСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ В РОССИИ — 2017 ГОД»

Порт Ньюс
АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОТЧЕТ ДЛЯ МИНПРОМТОРГА РОССИИ
www.portnews.ru

МИНПРОМТОРГ РОССИИ

«РАЗВИТИЕ ГРАЖДАНСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ В РОССИИ — 2018 ГОД»

Приглашаем к участию!

Срок подачи материалов: до 15 апреля 2020 года