

## **Эксперт Северо-Запад (Санкт-Петербург) - 18.06.2012 СНЯЛИСЬ С ЯКОРЯ, Татьяна Вильде**

### **Комментарий: Д.В. Санатов, руководитель проектного направления Центра стратегических разработок «Северо-Запад»**

Период забвения судостроительной промышленности позади. Возрождение отрасли во многом зависит от того, насколько последовательно государство будет реализовывать свои начинания

Фактически 15 лет российские судостроительные заводы не получали контрактов. Удача и чудо, что отрасль сохранила свой потенциал без материальной поддержки, в основном за счет фанатичной преданности делу», - отмечал ранее президент Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) Роман Троценко. Относительно успешными считались верфи, которым доставались единичные заказы для Военно-морского флота РФ, государственные контракты, финансируемые из бюджетов Министерства по чрезвычайным ситуациям, природоохранных и портовых служб, а также проекты крупных нефтяных компаний или «Газпрома». Однако таких сделок было немного.

До бесконечности надеяться на чудо невозможно. Еще пару лет назад звучали мнения, что точка невозврата пройдена и Россия фактически утратила целую отрасль (см. «Ниже ватерлинии», «Эксперт С-3» №7 от 22 февраля 2010 года). Оставшись без заказов, большинство верфей балансировали на грани банкротства. Поддержка и внимание со стороны государства практически отсутствовали. В таких условиях вкладываться в развитие и модернизацию мощностей было немыслимо.

«До недавнего времени основной проблемой российского судостроения было технологическое отставание, которое росло по мере увеличения тоннажа строящихся судов. Износ основных производственных фондов в судостроении составлял около 70%. Производственное оборудование, возраст которого превышал 20 лет, в общем парке станочного оборудования составляло 65%. Основные виды судового оборудования, за редким исключением, закупались за рубежом. Усугубляла ситуацию низкая производительность труда в отечественном судостроении», - признает вице-президент ОСК Дмитрий Мироненков.

Поэтому к моменту, когда государство и судовладельцы столкнулись с острой потребностью в обновлении устаревшего флота, возраст которого оценивался в 30 и более лет, возникла другая, не менее сложная дилемма - где строить суда. Отечественные предприятия, пропустив сразу несколько фаз обновления, оказались не готовы выполнять работы по конкурентным ценам и в приемлемые сроки. Лозунги типа «Российские грузы должны перевозиться отечественным флотом под российским флагом», не подкрепленные реальными экономическими инструментами, оставались лишь красивыми патриотичными словами.

### **Метод проб**

Попытка предотвратить развал судостроения предпринималась еще до кризисного 2008 года. Изначально ставка делалась на изменения правил регистрации в Российском морском регистре судоходства (РМРС), призванные создать благоприятные условия для работы флота под российским флагом. Созданная в 2007 году ОСК приступила к консолидации судостроительных активов, многие из которых пребывали в стадии банкротства. Была запущена система государственных финансовых инструментов, таких как субсидирование процентных ставок по кредитам, привлекаемым на строительство судов на отечественных верфях, субсидирование лизинговых платежей. В 2008 году утверждена Транспортная стратегия РФ на период до 2030-го, обозначившая вектор государственной политики в транспортной отрасли и потребности страны на длительную перспективу.

Однако оздоровительного эффекта эти меры не дали: период забвения оказался слишком длительным. Предстояло разработать более действенные экономические, законодательные механизмы. «Ежегодные потери судостроителей из-за несовершенства системы налогообложения следует оценивать в размере не менее 200-300 млн долларов. Объем неполученной прибыли - несравнимо больше», - констатировал руководитель проектного направления **ЦСР «Северо-Запад» Дмитрий Санатов.**

### **Второй подход**

Чиновники предприняли еще одну попытку переломить ситуацию. Принят комплексный федеральный закон «О господдержке российского судостроения и судоходства» (ФЗ №305), вступивший в силу с 1 января 2012 года. По словам заместителя министра транспорта РФ Виктора Олерского, за счет реализации прописанных в нем мер себестоимость продукции отечественных судостроительных заводов снизится, а окупаемость судов приблизится к 12 годам. «Это именно тот срок возврата инвестиций, при котором судовладелец готов абсолютно серьезно рассматривать размещение заказа на российской верфи и, самое главное, принимать такое решение», - сказал он (см. «Небескорыстная взаимопомощь», №34 от 29 августа 2011 года).

Разработчики закона не изобретали велосипед, заметил официальный представитель Universal Cargo Logistics Holding (UCLH) Дмитрий Бауков, а взяли за основу хорошо проверенный опыт стран, которые являются мировыми лидерами в судостроении, - Китая, Японии и Южной Кореи. Их практика доказывает, что без активного участия государства отрасль не оживить. Например, продолжает Бауков, в Южной Корее еще в 1970-х годах судостроение не только почти полностью освободили от уплаты налогов, но и выделили госдотации и субсидии. В итоге за десять лет южнокорейское судостроение превратилось в мощнейшую высокотехнологичную отрасль, которая стала теснить на мировом рынке другие судостроительные державы. В Европе, которая отказалась от поддержки своих судостроителей, конкурентоспособного серийного производства просто нет. И единственное, что ей остается, выполнять уникальные и дорогостоящие заказы по строительству океанских круизных лайнеров или контейнеровозов. Все заказы на серийные суда (в первую очередь сухогрузы и танкеры) ушли в Азию.

По мнению эксперта Ассоциации судостроителей Санкт-Петербурга и Ленобласти Ильи Вайсмана, поправки, внесенные в Налоговый кодекс, Трудовой кодекс, Кодекс торгового мореплавания, Кодекс внутреннего водного транспорта и другие важные документы в рамках закона «О господдержке российского судостроения и судоходства», - это принципиально важный шаг. «Большинство поправок направлены на поддержку компаний, эксплуатирующих суда. Так, они освобождаются от налога на прибыль, полученную от использования судов, построенных в РФ и зарегистрированных в РМРС.

В течение 15 лет (с 2012 года) для экипажей таких судов будут применяться нулевые ставки отчислений из заработной платы на страховые взносы в Пенсионный фонд, Фонд социального страхования и Федеральный фонд обязательного медицинского страхования, вносимые судовладельцем за членов экипажей, - перечисляет Вайсман. - Теперь судовладельцы получили возможность оплачивать только тоннажный сбор, а члены экипажей платят только подоходный налог 13%. Все это соответствует мировой практике судостроения и судоходства».

Как сообщает ИАА «ПортНьюс», в марте на общем собрании Ассоциации судоходных компаний (АСК) Виктор Олерский заявил, что с момента принятия закона количество судов под российским флагом выросло примерно на 20% - до 390 единиц, совокупный дедейт достиг примерно 2 млн тонн. В РМРС зарегистрировано 60 судов.

### **Без дегтя не умеем**

Судостроители эффект нового закона оценить не успели. Как пояснил Илья Вайсман, судостроители с января текущего года могут быть освобождены от налога на добавленную стоимость и таможенных платежей при ввозе импортных комплектующих для строительства судов и приобретении технологического оборудования для модернизации. «Главный недостаток закона в том, что пока нет практических механизмов реализации этих мер: все ждут, что кроме самого закона появятся какие-то подзаконные акты, в которых все это будет прописано, а их все нет, - говорит он. - Видимо, это будет постановление правительства, в котором оно даст соответствующую команду профильным ведомствам. Кроме того, в документе целесообразно указать и наказание за его неисполнение».

Что касается освобождения от налогов на имущество и на землю, предусмотренного законом, то судостроительные компании могут воспользоваться этими льготами, только получив статус резидента особой экономической зоны (ОЭЗ). Механизм предоставления статуса резидента ОЭЗ в законе прописан, но дело это долгое и в конечном счете зависящее от различных ведомств, в том числе от согласований с региональными властями. На сегодняшний день еще ни одно предприятие отрасли не получило такой статус.

«Пока ни одно из предприятий ОСК не является резидентом ОЭЗ. Процедура получения всех согласований небыстрая и может занять до полутора лет, - подтверждает Дмитрий Мироненков. - Учитывая, что Россия вступает в ВТО, отечественным верфям будет сложно конкурировать с иностранными производителями без выравнивания базовых предпосылок в тарифно-налоговой сфере.

Однако поскольку жизненный цикл судна довольно длительный и растягивается на 50 лет (само строительство - несколько лет, обслуживание при эксплуатации, ремонт, утилизация), поддержка отрасли в любом случае будет ощутимой, хотя и не сразу».

В целом же настрой у судостроителей более чем позитивный и они рассчитывают на получение новых заказов. «Резкого улучшения ситуации пока не произошло: прошло мало времени, и наши заказчики - транспортные, рыбопромышленные, судоходные предприятия - еще осмысливают новый закон», - полагает Вайсман.

### **В надежде на перемены**

Однако сам факт принятия данного закона поспособствовал развитию отрасли. Многие судоходные компании не только объявили, но и приступили к обновлению флота. К примеру, по информации ФАУ «Российский морской регистр судоходства», в 2009 году из 38 новых морских судов на российских верфях созданы 22 судна класса «РС», в 2010-м - уже 31 из 50, в 2011-м - 27 из 44. При этом на конец мая 2012 года на стадии строительства находились 110 судов класса «РС» суммарной валовой вместимостью 553,305 тонны, из них 75 - на отечественных верфях.

Активно обновляется не только морской, но и речной флот. Подводя итоги 2011 года, генеральный директор Российского речного регистра (РРР) Евгений Трунин, которого цитируют «Морские вести», сообщил, что филиалы РРР вели наблюдение за постройкой 207 судов. Всего в минувшем году построено более 120 судов и наплавных мостов, в том числе шесть транспортных судов, два буксира, 18 судов технического флота, два наплавных моста.

К примеру, группа UCL Holding с 2010 года реализует масштабную программу стоимостью 27,8 млрд рублей, предусматривающую постройку 60 судов (32 сухогруза и 28 танкеров) к 2015-му. И часть судов, введенных в строй в прошлом году, нашла отражение в статистике РРР.

Серии судов возводятся на зарубежных мощностях, но большая часть программы обновления флота все же реализуется на отечественных верфях - «Красное Сормово»,

Невский судостроительно-судоремонтный завод, Окская судовой верфь, Онежский судостроительный завод, астраханский судостроительный завод «Лотос».

### **Принцип модернизации**

Гражданское судостроение в России никогда не имело высокого приоритета (планомерное пополнение гражданского флота обеспечивалось судостроительными заводами Украины, Польши, ГДР, Финляндии и других государств). С начала 1990-х годов в стране произошло многократное уменьшение объемов выпуска продукции военного кораблестроения и, как следствие, гражданское судостроение, которое подпитывалось за счет оборонного заказа, оказалось на грани исчезновения.

Ситуация с размещением государственного оборонного заказа (ГОЗ) начала меняться только в последние годы, когда власти сделали ставку на модернизацию армии и флота. На эти цели стали выделять значительные средства из государственной казны. Новый механизм контрактации в рамках ГОЗ еще формируется (см. «Обезоруживающий боевик», «Эксперт С-3» №16 от 23 апреля 2012 года).

Однако дискуссия по ценам между Минобороны и промышленностью наконец завершена, подписаны крупнейшие в истории страны контракты, которые загрузят верфи ОСК и сотни предприятий кооперации на многие годы вперед. Оборонный заказ размещается, причем нарастающими темпами.

По данным ОСК, в 2010 году объем выполнения работ по ГОЗ предприятиями корпорации составил 66,9 млрд рублей, в 2011-м - 82,2 млрд. При этом объем выполнения работ по гражданской продукции на порядок ниже: в 2010 году - 23 млрд рублей, в 2011-м - 27,5 млрд. Кроме того, на этих же судостроительных мощностях выполняются экспортные контракты по линии военно-технического сотрудничества (ВТС). В 2009-2011 годах экспортные поставки по ВТС шли в ОСК по более чем 50 контрактам. Портфель заказов при этом составлял в 2010 году 7,6 млрд долларов, в 2011-м - 7,04 млрд.

Несмотря на внушительные суммы по ГОЗ и ВТС, для модернизации действующих мощностей денег недостаточно. «У многих предприятий есть свой фонд развития, однако для решительной модернизации производства этих ресурсов совершенно недостаточно.

Гособоронзаказ в любой стране - это самое выгодное дело, а у нас работа по таким заказам пока ведется на пределе рентабельности. Поэтому средства на развитие только из доходов по ГОЗ вряд ли удастся выделить», - уточнил пресс-секретарь ОСК Алексей Кравченко.

На взгляд **Дмитрия Санатова**, именно ГОЗ может стать инструментом для решения капиталоемких задач модернизации отрасли. «Во всем мире создание новых судостроительных комплексов субсидируется государством.

Но важно, чтобы инвестиции сопровождалась необходимыми изменениями и готовностью заказчика делать ставку на модернизацию отрасли, - уверен он. - Кредитное финансирование в условиях российской действительности (высокие ставки по кредитам и низкая эффективность управления предприятиями) актуально скорее для строительства судов среднего тоннажа, частное - для премиум-сегмента и маломерного пассажирского флота». Частное финансирование или поддержку институтов развития можно привлечь под организацию индустриальных парков, под размещение поставщиков компонентов, а также под коммерциализацию различных НИОКР, дополняет **Санатов**.

### **Упор на кластер**

Сложности с развитием судостроения в России возникают не только из-за недофинансирования модернизационных процессов. «В ситуации, когда основные судостроительные заводы обеспечены заказом, рассуждать об их модернизации сложно. Чтобы старое предприятие превратить в современное, необходимо перестроить все

производственные процессы и, соответственно, полностью изменить архитектуру цехов. Даже внедрение цифровых технологий мониторинга производственных процессов влечет за собой кардинальные изменения в логистике предприятия», - утверждает **Дмитрий Санатов**.

Российские судостроительные производства унаследовали от советских времен не самую эффективную организацию труда. К примеру, Балтийский завод, Адмиралтейские верфи, Северная верфь сформированы по принципу полной сборки всей производственной цепочки. На некоторых из них есть все - от литейного цеха до выпуска не совсем профильной продукции. И это при отсутствии эффективной системы бухгалтерского учета, без которой невозможно определить себестоимость каждого звена производственной цепи, а соответственно, успешно конкурировать на рынке. «Чтобы производить конкурентную продукцию, наиболее верный путь - строительство новых верфей greenfield с последующей реконструкцией старых заводов», - делает вывод **Дмитрий Санатов**.

Дмитрий Мироненков признает, что ряд перспективных видов продукции, особенно гражданского судостроения, не может быть изготовлен на действующих судостроительных предприятиях. Причем из-за отсутствия не только стапелей для создания крупнотоннажных судов дедвейтом более 75 тыс. тонн, но и целого ряда технологий (сложных видов бурения, перевозки сжиженного природного газа, производства современных пропульсивных комплексов, двигателей разного типа).

По словам Мироненкова, для ликвидации технологического отставания ОСК пошла по пути создания совместных предприятий, в которых есть договоренности по затратам, по порядку трансферта технологий для выхода в новые ниши, а в перспективе - на новые рынки. «Поэтому мы направляем усилия не только на развитие старых предприятий, которые загружены заказами на годы вперед, но и на создание новых производственных мощностей», - объясняет он.

Развернуть высокотехнологичное производство и поставить эффективную систему управления нельзя, если вы остаетесь в рамках старых производственных мощностей, убежден **Дмитрий Санатов**. Опыт корейцев, европейцев, американцев подсказывает, что из мер экономического и финансового стимулирования эффективны только те, которые направлены на поддержку сконцентрированных на локальной территории производств (кластеров). Сеть рассыпанных по территории и имеющих старую производственную платформу предприятий поддерживать бессмысленно.

Более того, добавляет **Санатов**, успешная мировая практика характеризуется усилением соседства судостроителей и судовладельцев. Ведь они могут не только эффективно пользоваться одними инфраструктурными возможностями, но и участвовать в бизнес-процессах друг друга, а также совместно нести финансовую нагрузку при реализации сложных проектов по модернизации.

По этому пути и движется ОСК, которая в качестве производственных партнеров выбрала компании, являющиеся мировыми лидерами в судостроении, обладающие передовыми технологиями в производстве судов и морской техники, а также опытом в организации производства: корейские DSME и STX, китайско-сингапурскую Yantai Raffles, французскую DCNS, финскую Wartsila, итальянскую Saipem и др. В рамках этой стратегии планируется создать три ядра надводного судостроения - кластеры, которые смогут производить даже более чем совокупный объем продукции всех предприятий, входящих в ОСК, уверяет Мироненков.

Напомним: ОСК возводит близ города Большой Камень центр крупнотоннажного судостроения «Звезда», который должен стать самым крупным в России производством морской техники тоннажностью до 300 тыс. тонн и объемом обрабатываемого металла 220 тыс. тонн. Вторая верфь, «Восток-Raffles» (СП с китайско-сингапурской Yantai Raffles) в

бухте Пяти Охотников, должна превратиться в крупнейшую базу по выпуску морских буровых установок весом до 40 тыс. тонн, предназначенных для освоения морского шельфа.

Строительство Ново-Адмиралтейской верфи на острове Котлин (Петербург) должно стать главным инфраструктурным проектом ОСК в рамках создания судостроительного кластера в Петербурге, на мощностях которого планируется изготавливать суда дедевейтом до 200 тыс. тонн.

Все три проекта находятся на разных стадиях реализации. Так, в Большом Камне здание ключевого объекта - корпусо-обрабатывающего цеха - почти завершено, идет подготовка к монтажу закупленного оборудования. Верфи «Восток-Raffles» и Ново-Адмиралтейская пока на шаг позади: идет землеотвод, оформление документации, получение разрешений и лицензий.

Таким образом, уже сейчас очевидно, что судостроительная отрасль России при активной поддержке государства начинает оживать и строить планы по освоению собственной ниши на мировом рынке судостроения.