

СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

судостроительная отрасль ДФО, изначально ориентированная на оборонзаказ, вошла в кризисное состояние задолго до мирового экономического кризиса. сегодня власти говорят о необходимости реанимации отрасли. по мнению экспертов, она возможна только в случае серьезных инвестиций в модернизацию действующих предприятий и строительство современной верфи.

МАРИНА КРАВЧЕНКО

Судостроительная отрасль Дальнего Востока, несмотря на географическую специфику региона, расположенного на берегу Тихого океана, оказалась в одной из самых тяжелых ситуаций. Приоритеты в распределении госзаказов отдаются предприятиям запада России, а Дальний Восток загружается и финансируется по остаточному принципу. По данным, обнародованным на майском совещании с участием премьера Владимира Путина на Амурском судостроительном заводе, сегодня 25 предприятий судостроительной и судоремонтной отрасли Дальнего Востока обеспечивают лишь около 6% промышленного производства российских судостроения.

Производственный объем всех специализированных предприятий округа в 2008 году составил 9, 6 млрд руб., из них 6,4 млрд руб. дает «Дальневосточный центр судостроения» (входит в ОСК, объединяет 10 предприятий). По итогам 2008 года, объем производства снижен на 9%, значительно сократилось гражданское производство — на 38%. При этом в целом по стране рост выпуска гражданской судостроительной продукции составил 60%. Производственная деятельность дальневосточных предприятий характеризуется низким уровнем рентабельности, их финансовое положение сегодня неустойчиво, констатировали участники совещания.

Наиболее выигрышно на фоне других предприятий смотрится завод «Звезда» в Большом Камне (Приморский край): в последние годы он имел более или менее стабильную загрузку, в том числе за счет контрактов на утилизацию АПЛ, финансируемых в рамках экологических госпрограмм. На сегодняшний день «Звезда» обеспечена работой в рамках ФЦП «Развитие ОПК» по обеспечению ремонта атомных подлодок третьего поколения, а также ФЦП «Обеспечение ядерной и радиационной безопасности», занимаясь ликвидацией отходов. Объем финансирования по этим программам, как было озвучено на совещании в Комсомольске, до 2015 года составит 469 млн руб. По линии федеральных целевых программ, которые гарантируют устойчивость участвующим в них предприятиям, в регионе также работает Хабаровский судостроительный завод — в рамках программы «Развитие ОПК» строится буксир для военных кораблей, сумма финансирования до 2012 года составит 293 млн руб.

ТЕМПЫ ПАДЕНИЯ Критичным показателем ситуации в дальневосточном судостроении является то, что всего 1% продукции (при общепотраслевом показателе около 30%) идет на экспорт. «Наша продукция неконкурентоспособна, учитывая мощности расположенных в АТР лидеров судостроительного рынка, которые лишают нас любой возможности соревноваться в сроках исполнения заказа, цене и качестве товара», — считает исполнительный

директор ассоциации «Газонефтяной комплекс Дальнего Востока» Александр Левданский. «Судостроение отсутствует, эта отрасль загублена. Действительным судостроением можно назвать то, что выпускалось в былые годы на Амурском судостроительном заводе, Хабаровском судостроительном заводе, „Восточной верфи“. Наши судоремонтные заводы в период, когда их мощности были свободными и могли использоваться для строения, также возводили достойные суда», — говорит господин Левданский. Он отметил, что сейчас работа дальневосточных предприятий оставляет желать лучшего в части исполнения сроков контрактов: «Амурский судостроительный завод во время строительства объектов по индийским, вьетнамским заказам превышал сроки контракта в несколько раз, стоимость тоже, а про качество, как показывает техника в эксплуатации, нам сложно говорить».

Управляющий директор ГК «Тройка Диалог» Андрей Шаронов считает, что у судостроительной отрасли российского Дальнего Востока мало перспектив, так как у китайских производителей очень привлекательное соотношение цены и качества. «С другой стороны — Корея, которая сумела вычислить эту нишу, сделала ее госприоритетом. Прежде всего Hunday, которая работает в этой сфере и очень далеко оторвалась и по качеству, и по объемам заказов. Корея сейчас, по моей информации, номер один в мире по производству судов», — говорит господин Шаронов. «Даже предоставив какие-то деньги из бюджета, мы не сможем вклиниться в рынок — это очень сложная задача», — констатировал Андрей Шаронов. По его мнению, российские судостроители смогут выйти на рынок лишь при повышенном спросе и недостатке мощностей.

На сегодняшний день из 10 предприятий, которые будут объединены в «Дальневосточном центре судостроения и судоремонта», большинство — «Дальзавод», Николаевский-на-Амуре судоремонтный завод, 178-й, 179-й, 92-й и 30-й судоремонтные заводы, а также Амурский и Хабаровский судостроительные заводы — являются убыточными. Общий размер кредиторской задолженности этих предприятий, по данным президента ОАО «ОСК» Владимира Пахомова, составляет около 40 млрд руб. «В этой ситуации есть риски инициирования банкротств предприятий и потери государством их активов», — прогнозировал господин Пахомов.

Власти Хабаровского края уже приняли решение, что не будут реанимировать Николаевский судостроительный завод. «Есть более приближенные к Хабаровску мощности для решения существующих задач», — заявил полпред президента РФ Виктор Ишаев. Восстанавливать предприятие нецелесообразно в нынешних экономических условиях, так как завод находится на удаленной

северной территории края и не имеет круглогодичного транспортного сообщения с Хабаровском. В итоге 49,9% акций предприятия, принадлежащие краю, выставлены на продажу.

Положение на Амурском судостроительном заводе — крупнейшем судостроительном предприятии Дальнего Востока — сегодня также крайне тяжелое. Убыток по итогам деятельности в 2007 году составил 900 млн руб., в 2008 году он вырос до 3,1 млрд руб при загрузке менее 20%. На 2009 год прогнозируется не более 12% загрузки предприятия. Напомним, в 1990-х годах на заводе было заморожено строительство двух субмарин, и только в ноябре 2004 года руководство Роспрома и АСЗ подписало протокол о возобновлении работ по одной из АПЛ «Нерпа». В том же году было подписано и соглашение между РФ и Индией на передачу атомохода в аренду. Но АСЗ не смог выполнить условия договора по сдаче подлодки «Нерпа» в эксплуатацию в 2007 году. Финансирование госзаказа шло в режиме опоздания, предприятие брало кредиты для того, чтобы загружать себя работой. Начавшиеся в 2008 году испытания подлодки также затянулись из-за аварии: из-за несанкционированного срабатывания системы пожаротушения на подлодке погибли 20 человек.

Решение о продолжении работ над «Нерпой» было принято, однако у предприятия месяц за месяцем увеличивался размер долга — и перед сотрудниками предприятия, и перед поставщиками услуг. За последние несколько месяцев две энергоснабжающие компании региона подали иски в арбитражный суд с требованием банкротства АСЗ из-за неуплаты за услуги в течение длительного времени.

В мае, во время визита на АСЗ Владимир Путин объявил, что между Сбербанком и группой акционеров предприятий заключено соглашение, по которому акционеры продали банку свои акции за символическую цену, а Сбербанк перепродает их Объединенной судостроительной корпорации, которая в итоге доращивает госпакет Амурского судостроительного завода до 77%. С целью реанимировать завод Сбербанк готов предоставить кредит в \$430 млн для санации предприятия в течение десяти лет и помочь с финансированием в размере порядка 1,9 млрд руб. на достройку и ходовые испытания «Нерпы». Как пояснили в министерстве промышленности, транспорта и связи Хабаровского края, «ситуация решается частично»: в мае на завод поступили 200 млн руб. в счет гашения долга по гособоронзаказу за 2008 год, в июне ожидается поступление около 300 млн руб. в качестве аванса за 2009 год.

МЕСТО ДЛЯ ВЕРФИ В возможность реанимации судостроительной отрасли Дальнего Востока и чиновники, и руководители предприятий все-таки верят. «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта» изучает возможности модернизации су-

ществующих и строительства новых производственных мощностей, вопросы загрузки предприятий и их эффективной работы. По словам Владимира Пахомова, в регионе могут быть созданы три центра судоремонта. Первый, предназначенный для ремонта подлодок и части небольших надводных кораблей, должен быть сосредоточен на заводе «Звезда». Второй — для ремонта больших надводных кораблей и судов спецназначения — в объединенном комплексе на базе 178-го и 92-го СРЗ, с использованием мощностей 30-го СРЗ. Третий центр — в Вилучинске (Камчатка) — должен заниматься обслуживанием подлодок для ТОФ.

Согласно существующим ФЦП Минтранса и Рослыболовства, с учетом планов Роснефти и Газпрома на Дальнем Востоке, потенциал спроса на различные суда в регионе значителен. Так, до 2015 года на Дальнем Востоке может быть построено около 50 судов для речного и рыбопромыслового флота, 50 крупнотоннажных транспортных морских судов и 14 технических средств для освоения шельфа. Строительство крупнотоннажной морской техники на верфях Дальнего Востока позволит увеличить годовой объем производства продукции на 4–5 млрд руб. в год. Между тем у многих существующих предприятий мощности не позволяют производить рыбопромысловые суда той грузоподъемности, которую сегодня требует рынок — их ворота слишком узки для выхода готовых судов, а глубины недостаточны.

Реализация этих планов возможна только при строительстве новой современной верфи, которая будет эффективно работать с действующими предприятиями на условиях их модернизации. В настоящее время рассматривается вопрос создания современной судостроительной базы на Дальнем Востоке. Потенциальные площадки есть в Хабаровском крае — в Советской Гавани и в Приморском крае — на базе завода «Звезда» в Большом Камне.

Наиболее проработана концепция строительства верфи на «Звезде» — проект предусматривает строительство крупного сухого дока длиной 400 м, шириной 100 м. Преимущества этого проекта по сравнению с Совгаванью, как отмечалось на совещании — наличие транспортной и производственной инфраструктуры, квалифицированных кадров и более мягких климатических условий. Стоимость реализации проекта по созданию производства мощностью около 60 тыс. т судовых металлоконструкций ежегодно составит около 30 млрд руб. Соинвестор пока не найден, но предложения поступают и переговоры ведутся. В частности, интерес проявляет одна из сингапурских судостроительных компаний, с которой в ближайшее время возможно подписание меморандума о сотрудничестве. Сингапурцы выражают готовность инвестировать \$ 5 млрд в создание верфи на российской территории. ■