

# СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ПЕРЕМЕННАЯ

## СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ОТРАСЛЬ РОССИИ ЖДЕТ ПЕРЕМЕН. НОВАЯ СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ОБЪЕДИНЕННОЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ (ОСК) ДОЛЖНА, В ТОМ ЧИСЛЕ, ОПРЕДЕЛИТЬ СООТНОШЕНИЕ ИНВЕСТИРОВАНИЯ В НАУКУ И СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ МОЩНОСТЕЙ. ДОЛЖНО БЫТЬ ОПРЕДЕЛЕНО И БУДУЩЕЕ ЗАПАДНОГО ЦЕНТРА СУДОСТРОЕНИЯ (ЗЦС) ОСК, КУДА ВХОДЯТ «БАЛТИЙСКИЙ ЗАВОД — СУДОСТРОЕНИЕ» (БЗС) И АДМИРАЛТЕЙСКИЕ ВЕРФИ. КРИСТИНА НАУМОВА

Предстоит решить, останутся ли они в корпорации, необходима ли им модернизация, будут ли с них передаваться заказы на зарубежные верфи.

К прошедшему лету отечественная судостроительная отрасль подошла в ожидании перемен. В мае был назначен новый президент Объединенной судостроительной корпорации Владимир Шмаков, первый заместитель генерального директора государственной НПК «Уралвагонзавод». Информация об отставке предыдущего президента ОСК Андрея Дьячкова появилась на майских праздниках, и одной из ее причин называлась невысокая активность его работы. По ряду крупных государственных контрактов было отставание от плана освоения средств, что не устраивало ВПК, Минпромторг и «Роснефть». Среди претендентов на кресло президента ОСК звучали имена директора департамента судостроительной промышленности Минпромторга Леонида Стругова, первого зампреда ВПК Ивана Харченко и экс-депутата Госдумы Сергея Шишкарева, а также экс-спикера петербургского Законодательного собрания Вадима Тюльпанова.

**В ОЖИДАНИИ ПЕРЕМЕН** После такого кадрового решения участникам рынка стало очевидно, что в стратегии ОСК произойдут серьезные изменения. Прежняя концепция предусматривала направление основных средств на строительство новых верфей, в том числе Ново-Адмиралтейской на острове Котлин, для загрузки их шельфовыми проектами и меньшие затраты на науку.

Позднее на совещании у президента Владимира Путина прозвучали основные направления создания новой стратегии развития ОСК до 2030 года, которая должна быть представлена господином Шмаковым до 15 октября. (На момент подготовки материала новая стратегия обнародована не была. — **ВГ.**) Владимир Путин на совещании подчеркнул, что крупные гражданские заказы должны выполняться на отечественных верфях, и размещение крупных заказов на зарубежных предприятиях без весомых поводов недопустимо. Ожидается, что основным проектом новой верфи ОСК под шельфовые заказы станет «Звезда» на Дальнем Востоке, которая строится корпорацией с 2009 года. Верфь будет передана «консорциуму заказчиков», финансовых и технологических партнеров. Основными участниками станут «Роснефть» как основной заказчик и Газпромбанк, который выступает финансовым партнером. В качестве технологических партнеров могут выступить GE (судовое электрооборудование), Parker Drilling (занимается бурением), Kvaerner (шельфовая техника), Technip (оборудование для нефтегазовой отрасли), DSME и STX.

В свою очередь, проект строительства Ново-Адмиралтейской верфи на острове

Котлин под шельфовые заказы глава Минпромторга Денис Мантуров назвал «экономически нецелесообразным».

В новой стратегии должен быть определен также вектор развития ОСК в целом. Сейчас присутствует некоторое противостояние. Так, Минпромторг считает целесообразными крупные инвестиции в науку, тогда как топ-менеджеры ОСК видят необходимость в развитии мощностей.

Будет определено и будущее Западного центра судостроения (ЗЦС) ОСК, куда входят «Балтийский завод — судостроение» и Адмиралтейские верфи. В частности, возможность «поэтапной реконструкции» петербургских Адмиралтейских верфей и Балтийского завода. Модернизация должна завершиться к началу 2020-х годов. На время ремонта мощности Адмиралтейских верфей могут быть перенесены в «Центр судоремонта „Звездочка“» (Северодвинск). В рамках модернизации Балтийского завода, который строит ледоколы, в том числе атомные мощностью 60 МВт, часть мощностей верфи может быть перенесена на петербургскую «Северную верфь». БЗС является единственным активом ОСК, имеющим лицензию и ресурсы для строительства атомных ледоколов. Минпромторг настаивал на передаче компетенций по проектировке ледоколов ФГУП «Крыловский государственный научный центр», но Балтийский завод сам рассчитывает консолидировать ключевое ледокольное КБ «Айсберг». Учитывая эти противоречия, участники рынка не исключают возможную скорую отставку главы БЗС Александра Вознесенского.

Помимо указанных выше моментов, стратегия должна ответить и на общий вопрос о дальнейшем развитии корпорации. Речь идет о том, будет ли ОСК оставаться гражданской и военной корпорацией или приоритет будет отдан военным заказам.

**НЕГАТИВ НАРАСТАЕТ** Ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов констатирует, что судостроение хорошо развито на Северо-Западе страны. «В первую очередь это объясняется тем, что она здесь развивается уже несколько веков подряд, здесь накоплен огромный опыт строительства и эксплуатации самых разных судов. Во-вторых, здесь имеются все необходимые ресурсы для судостроения, начиная от материальных ресурсов и заканчивая высококвалифицированными специалистами. В-третьих, здесь же находится большая часть потребителей готовой продукции местных корабелов. Тут и Балтика, и крупнейшие озера севера Европы, и Нева, которая с помощью каналов сообщается с реками европейской части России», — говорит господин Баранов.

Судостроение — один из ключевых сегментов машиностроения, поэтому и проблемы отрасли практически те же,

что и проблемы всего машиностроения, продолжает эксперт. «Положение многих судостроительных предприятий остается непростым: у них имеются задолженности, материально-техническая база требует обновления, есть кадровые проблемы. На сегодняшний день средняя рентабельность отрасли составляет 3–8 процентов, что недостаточно ни для обновления флота, ни для модернизации самого судостроения. Кроме того, в отрасль идет мало инвестиций, как потому, что она находится в непростом положении, так и потому, что сроки их возврата и норма прибыли в судостроении уступают аналогичным показателям других отраслей», — рассуждает господин Баранов.

Не могла не воздействовать на судостроение и стагнация, которая с начала года оказывает давление на российскую экономику. Согласно данным Росстата, индекс производства по виду деятельности «строительство судов» в первом полугодии 2013 года по РФ составил 90% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, иными словами, производство снижается. «Это тревожно, потому что индекс произ-

водства по данному виду деятельности в 2012 году составил всего 76,5 процента по сравнению с 2011 годом. То есть можно говорить не просто о негативных тенденциях в судостроении, а том, что эти тенденции нарастают», — говорит господин Баранов.

**ФИНАНСОВЫЙ ВОПРОС** Аналитик «Инвесткафе» Игорь Арнаутос полагает, что основная проблема отрасли сегодня состоит в отсутствии возможности предоставления долгосрочного финансирования со стороны российских банков для строительства судов. Высокие процентные ставки, а также отсутствие дотаций и налоговых льгот снижают рентабельность верфей и делают их продукцию неконкурентоспособной на мировых рынках. «Кроме того, явная ориентированность на военный флот влияет на развитие гражданского судостроения, в частности, крупнотоннажных судов с водоизмещением более 100 тыс. тонн. Высокий износ производственных мощностей, около 70 процентов, привел к тому, что практически все сложное судовое оборудование импортируется. → 24

**ЭКСПРЕСС-ЛИЗИНГ**  
**24 ЧАСА\***

аванс от 10%

срок до 48 месяцев

имущество до 15 млн.руб.

бизнесу более 1 года

(812) 325 64 83  
baltleasing.ru

**Балтинвест**  
лизинговая компания

\* оформление договора за 24 часа