

23 → В производстве высокоскоростных судов сформировалось технологическое отставание, угрожающее данному виду судостроения», — полагает эксперт.

Господин Баранов также констатирует, что судостроители хотели бы получить длинные и дешевые деньги, государственную поддержку в различных формах (кредиты, госгарантии), налоговые и таможенные льготы. «Такое большое количество преференций, которые нужны судостроителям, объясняется не их „особым положением“, а тем, что производственный цикл в отрасли весьма длительный, требует вложения значительного капитала и не дает быстрой отдачи», — поясняет эксперт.

МЕНЕЕ РАЗВИТЫЙ СЕКТОР К сожалению, по сравнению с зарубежными аналогами корабли гражданского судостроения обладают низкой конкурентоспособностью, говорит Игорь Арнаут. Однако в Северо-Западном регионе расположено около трети всех судостроительных заводов России, ориентированных на строительство и обслуживание военного флота, поэтому государственный оборонный заказ обеспечивает загрузку конструкторских бюро на 70–80%.

Важнейшей задачей является восстановление именно гражданского судостроения, полагает господин Баранов. «Одним из вызовов является и строительство новых судов, платформ и другого оборудования для добычи углеводородов на шельфе. То, что такие платформы нужны, не вызывает никаких сомнений. Добыча углеводородов постепенно смещается в море, и извлекать их можно только с помощью подобных платформ. По мере развития добычи на шельфе, потребность в них будет только возрастать. Если российские судостроители смогут наладить их производство, отвечающее самым строгим требованиям заказчиков, то они смогут получить эти заказы», — продолжил эксперт.

Гражданское судостроение в нашей стране не менее развитый сектор, чем военное кораблестроение, и общий объем



СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ОСК ДОЛЖНА ОТВЕТИТЬ И НА ОБЩИЙ ВОПРОС: БУДЕТ ЛИ КОРПОРАЦИЯ ОСТАВАТЬСЯ И ГРАЖДАНСКОЙ, И ВОЕННОЙ ИЛИ ПРИОРИТЕТ БУДЕТ ОТДАН ВОЕННЫМ ЗАКАЗАМ?

этого сектора составляет в отрасли одну пятую, признал и Денис Мантуров на совещании по гражданскому судостроению. «В отличие от Объединенной промышленной корпорации (ОПК), который сегодня обеспечен достаточно стабильными заказами, гражданское судостроение развивается, к сожалению, очень дискретно и зависит от многих макроэкономических показателей в экономике», — сказал министр.

Согласно одобренной в 2012 году программе «Развитие судостроительной промышленности до 2030 года», разработанной Минпромторгом совместно с ФГУП «Крыловский государственный научный центр», общий объем финансирования гражданской части программы составляет 605,3 млрд рублей, из которых 337,9 млрд рублей придется на бюджетные средства. В 2013–2015 годах на развитие гражданского судостроения из бюджета будет

выделено 51,8 млрд рублей, в 2016–2020 годах — 115,2 млрд рублей, в 2021–2025 годах 116,8 млрд рублей, в 2026–2030 годах 54,1 млрд рублей.

В ОБМЕН НА СТАРОЕ Для стимулирования обновления гражданского морского флота государство намерено создать финансовые преференции для эксплуатантов. Денис Мантуров высказал идею субсидировать процентную ставку при замене старых судов на новые или выплачивать утилизационную премию.

«Нам нужно делать акцент на мотивацию спроса. И это как раз является той самой мерой для стимуляции спроса со стороны заказчиков, у которых есть старые суда, отслужившие свой срок или выходящие из эксплуатации. Для того чтобы у эксплуатанта был стимул купить новое судно, его нужно мотивиро-

вать за счет мер государственной поддержки в части компенсации процентной ставки по кредитам и путем утилизационных премий», — сказал господин Мантуров.

Генеральный директор и совладелец ЗАО «Санкт-Петербургский завод дизельных запчастей» Валерий Колмаков не видит смысла в программе утилизации старых судов. «У Минтранса может быть лишь программа списания судов и продажа на металлолом. Но она не требуется, так как каждое судно имеет свой срок службы, который определяется международными правилами страхового рынка Lloyd's Register Marine еще с 1688 года. Разборка морского судна при его утилизации экономически целесообразна, если процесс растянут на несколько месяцев. При этом судно теряет плавучесть, поэтому в России утилизацию требуется производить в доке. Это очень дорого», — говорит господин Колмаков.

Чем судно старше, тем выше расходы на поддержание его технического состояния в соответствии с требованиями Lloyd's Register Marine, говорит собеседник издания. «Выручку от перевозки грузов определяет рынок морских перевозок. Чем старше судно, тем выше страховка судна, груза и экипажа, а также затраты на его ремонт. При жизни судна наступает момент, когда величина выручки от перевозки грузов становится меньше расходов на его содержание, и тогда судовладелец вынужден продавать его на металлолом», — рассказывает господин Колмаков.

Сегодня, по его словам, рынок утилизации судов на 50% принадлежит компании Alang (Индия), остальное — Китаю, Пакистану, Бангладеш. Утилизировать судно в России невыгодно, говорит участник рынка. Если судно не на ходу, его везут в Индию на буксире. «Таким образом, Минтранс РФ и рынок утилизации — категории несовместимые. Другая история — утилизация атомных подводных лодок. Но этот вопрос находится уже в ведении Минобороны РФ», — говорит господин Колмаков. ■

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ТЕПЛИЦЫ

ПЕТЕРБУРГСКИЕ ПРОДУКТОВЫЕ РИТЕЙЛЕРЫ ЗАМЕТИЛИ, ЧТО ПОКУПКИ ТОВАРОВ КАТЕГОРИИ «ФРЕШ» ВОЗРОСЛИ. ПРИ ЭТОМ МЕСТНЫХ ОВОЩЕЙ И ФРУКТОВ ДАЖЕ В СЕЗОН В АССОРТИМЕНТЕ СЕТЕВИКОВ НЕ БОЛЕЕ ПОЛОВИНЫ. АНАЛИТИКИ ПОЗИТИВНО ОЦЕНИВАЮТ ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ОВОЩЕВОДСТВА В ЛЕНОБЛАСТИ, ГДЕ СОХРАНЯЕТСЯ ЗНАЧИТЕЛЬНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ РАСШИРЕНИЯ ВНУТРЕННЕГО ПРОИЗВОДСТВА, В ТОМ ЧИСЛЕ И ЗА СЧЕТ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ.

АГАТА МАРИНИНА

Ежегодно Петербург потребляет около 800 тыс. тонн овощей с учетом картофеля. По различным оценкам, летом 20–50% всех овощей и фруктов на прилавках импортные. Зимой местных продуктов не более 10%. Сезонность не позволяет поддерживать соотношение хотя бы 50х50 круглый год.

В 2010 году был принят Федеральный закон «О торговле», который должен был повернуть сетевых ритейлеров лицом к местным производителям. Но позднее были внесены поправки, из-за которых этот процесс затормозился. Власти Лен-

области также предлагают законодательно сократить долю импорта в точках торговли. Пока же предприятия агрокомплекса Ленобласти обеспечить магазины своей продукцией круглый год не способны, а потому у них и не всегда получается наладить отношения с сетевыми ритейлерами, которые рассчитывают на крупные и стабильные поставки. Но в сезон дела идут лучше. К примеру, поставки в магазины Северо-Западного регионального управления «Дикси» капусты, моркови, картофеля, свеклы — привычного «борщевых набора» — на 100% обеспе-

чиваются партнерами из Ленинградской области. Как сообщили в торговой сети, ритейлер работает с ЗАО «Карельский», ЗАО «Роса», ЗАО «Радуга», ООО «Премиум». «Учитывая, что овощи и фрукты — трафикаобразующая категория в магазинах „у дома“, сеть нацелена на расширение рамок сотрудничества с локальными поставщиками. Мы отслеживаем процессы по открытию новых тепличных хозяйств и уже ведем переговоры с потенциальными партнерами. Техническое оснащение новых современных предприятий позволяет им удовлетворять объ-

ем необходимых для „Дикси“ поставок», — отмечают в компании.

Особый вопрос — участие России в ВТО. Как ранее сообщал заместитель министра сельского хозяйства Александр Петриков, есть меры, нацеленные на адаптацию агропромышленного комплекса к жестким условиям конкуренции с импортерами. Минсельхоз проводит мониторинг объемов производства и импорта. Особенно внимательно смотрят на сегменты, в которых риск вытеснения российских производителей велик. К таковым, к примеру, относится рис. По итогам исследо-