

ПЕРЕСТАТЬ ЗАВИСЕТЬ

судостроительная отрасль, как и машиностроение в целом, на фоне геополитической ситуации оказалась перед необходимостью импортозамещения. и если оборонные предприятия традиционно не были зависимы от иностранных комплектующих, то в гражданском судостроении около 80% от всей стоимости проекта приходится на импорт. основные сложности импортозамещения сегодня связаны с производством высокотехнологичной продукции.

КРИСТИНА НАУМОВА

Участники судостроительной отрасли полагают, что импортозамещение необходимо, а санкции косвенно открывают для этого простор. Но сегодня локализация представляет собой сложность в первую очередь для коммерческого судостроения, где объем импорта составляет почти 80% от всей стоимости проекта. «Все мы никогда не сможем заместить, по оптимистичным прогнозам — лишь 10–15%. К примеру, в России пока невозможно найти судовые двигатели, которые бы по качеству, цене и срокам изготовления могли бы конкурировать, скажем, с финскими», — отмечают эксперты.

Член совета директоров ГК «Энергия» Ольга Прокофьева полагает, что одним из наиболее болезненных для импортозамещения направлений в машиностроении является производство силовых установок. Судовые двигатели, которые могут составлять до 40% стоимости корабля, должны изготавливаться на отечественных предприятиях и заменить собой силовые установки европейских фирм — Anglo Belgian Corp., Man Diesel & Turbo, Wartsila, говорит госпожа Прокофьева. «По данным ряда исследований, подготовленных в том числе и для Минпромторга России, отмечается еще и критическая зависимость ВМФ РФ от импорта компрессоров для пуска дизельных двигателей. На сегодняшний день 80% для потребностей ВМФ и 40% для гражданского флота обеспечивается немецкой продукцией», — отмечает она.

БЕЗ УКРАИНЫ «Дело в том, что прежде судостроители, особенно на Северо-Западе, импортировали оборудование для судов из Германии и Украины. Ключевыми пунктами в закупках были двигатели, в том числе и для тех судов, которые производятся по гособоронзаказу для ВМФ. В связи с прекращением военно-технического сотрудничества эти закупки прекратились,

и в марте 2015 года производство встало. Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) как крупнейшая в России судостроительная корпорация непосредственно попала под американские санкции. Конечно, стороны ищут легальные пути обхода ограничений и находят их, но все это приводит к удорожанию продукции. В любом гражданском судне, строящемся в России, доля импортных компонентов составляет 70 и более процентов. У нас некоторые аналоги производятся, но имеют ограниченную гарантию: всего один-два года против пяти лет немецкой гарантии», — рассуждает руководитель аналитического департамента QV Finance Дмитрий Кипа.

Отечественные судостроители уже успели ощутить на себе первые последствия западных санкций, отмечает эксперт информационного агентства «Крединформ» Оксана Андрейченко. «Ряд предприятий рискует сорвать сроки поставок судов, так как не может приобрести импортное оборудование и комплектующие. К примеру, из-за отсутствия двигателей для судов под угрозой срыва оказалось строительство восемь корветов и девять фрегатов для ВМФ России на предприятиях „Северная верфь“ (Санкт-Петербург) и „Янтарь“ (Калининград). До введения санкций предприятия заказывали комплектующие из Германии и Украины. Кроме того, непосредственно в санкционный список попала ОСК — крупнейшая в России судостроительная корпорация, до 70% выручки которой приходится на военные корабли», — говорит госпожа Андрейченко.

Генеральный директор агентства «INFOLine-Аналитика» Михаил Бурмистров тоже констатирует, что большей проблемой, чем санкции со стороны ЕС и США, для России стало вынужденное прекращение военно-технического сотрудничества ОСК с украинскими предприятиями. Отказ

от сотрудничества с «Мотор Сич» обернулся переносом сроков сдачи строящихся фрегатов проектов 11356 (строительство серии ведется на ОАО «Прибалтийский судостроительный завод „Янтарь“») и 22350 (строительство серии ведется на ОАО «Судостроительный завод „Северная верфь“»), ранее оснащавшихся газотурбинными двигателями украинского производства. Первые три сторожевые корабли проекта 11356 и первые два корабля проекта 22350 уже оснащены двигателями украинского производства, а все последующие фрегаты проектов уже будут укомплектованы двигателями НПО «Сатурн».

«Фактически только в конце 2017 — начале 2018 года НПО „Сатурн“ сможет начать поставки газотурбинных двигателей для кораблей ВМФ России и, следовательно, передача флоту фрегатов с газотурбинными двигателями российского производства (вероятнее всего, редукторы для пропульсивных установок с ГТД будут производиться на заводе „Звезда“ в Санкт-Петербурге) будет осуществлена только в начале 2020 года. Таким образом, программа импортозамещения в военном судостроении резко активизировалась только со второй половины 2014 года, когда стало понятно, что сложившиеся кооперационные связи между российскими и украинскими предприятиями неизбежно будут разорваны», — рассуждает господин Бурмистров.

Доцент факультета экономических и социальных наук РАНХиГС Евгений Ицаков вспоминает, что основные судостроительные мощности бывшего СССР (Херсонский судостроительный завод, Судостроительный завод имени 61 коммунара, судостроительный завод «Океан», Севастопольский завод имени Серго Орджоникидзе и Черноморский судостроительный завод) исторически оказались на территории Украины неслучайно. «Черное море не замерзает,



ЕВГЕНИЙ ПЛАТЕНКО

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ СУДОСТРОИТЕЛИ УЖЕ УСПЕЛИ ОЩУТИТЬ НА СЕБЕ ПЕРВЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ЗАПАДНЫХ САНКЦИЙ. РЯД ПРЕДПРИЯТИЙ РИСКУЕТ СОРВАТЬ СРОКИ ПОСТАВОК СУДОВ, ТАК КАК НЕ МОЖЕТ ПРИОБРЕСТИ ИМПОРТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ И КОМПЛЕКТУЮЩИЕ

имеет колоссальное стратегическое, военное и экономическое значение благодаря выходу в Средиземное море, поэтому советское правительство располагало главными военными судостроительными мощностями именно вдоль Черного моря неподалеку от Донецкого угольного бассейна. Сейчас направлениями судостроительной отрасли, перед которыми стоят основные задачи по импортозамещению, являются двигателестроение, судостроение и судоремонт. С потерей Николаева Россия потеряла и свои самые технологичные и масштабные верфи, на которых строились крупные и технически сложные корабли», — говорит господин Ицаков.

Учитывая ресурсную базу и научный потенциал регионов, в целях обеспечения полного импортозамещения в отечественной судостроительной отрасли наиболее целесообразно, по мнению эксперта, выглядит расширение верфей петербургского судостроительного кластера, а также Новороссийского судоремонтного завода и создание на его базе полноценного судостроительного завода по примеру Ни-

ТОП-10 КРУПНЕЙШИХ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ СЕВЕРО-ЗАПАДА ПО ОБОРОТУ

№	НАИМЕНОВАНИЕ	РЕГИОН	ОБОРОТ ЗА 2013 ГОД, МЛРД РУБЛЕЙ	ОБОРОТ ЗА 2014 ГОД, МЛРД РУБЛЕЙ	ИЗМЕНЕНИЕ ОБОРОТА ЗА 2014 ГОД К 2013 ГОДУ, %	ИНДЕКС ПЛАТЕЖЕСПОСОБНОСТИ ГЛОБАС-Ю
1	ОАО «АДМИРАЛТЕЙСКИЕ ВЕРФИ»	САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	28.957	36.386	26	216 (ВЫСОКИЙ)
2	ОАО «ПРИБАЛТИЙСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД „ЯНТАРЬ“»	КАЛИНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ	12.208	27.674	127	258 (ВЫСОКИЙ)
3	АО «ОБЪЕДИНЕННАЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ»	САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	3.975	23.162	483	311 (УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНЫЙ)
4	ОАО СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД СЕВЕРНАЯ ВЕРФЬ	САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	15.396	13.494	-12	309 (УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНЫЙ)
5	ОАО «СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ФИРМА „АЛМАЗ“»	САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	3.459	5.956	72	232 (ВЫСОКИЙ)
6	ОАО ВЫБОРСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД	ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ	4.352	5.898	36	308 (УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНЫЙ)
7	АО «ЦЕНТР ТЕХНОЛОГИИ СУДОСТРОЕНИЯ И СУДОРЕМОНТА»	САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	6.04	4.549	-25	159 (НАИВЫСШИЙ)
8	ОАО «ЛЕНИНГРАДСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД „ПЕЛЛА“»	ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ	4.714	Н/Д	-	216 (ВЫСОКИЙ)
9	ОАО «СРЕДНЕ-НЕВСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД»	САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	3.873	Н/Д	-	258 (ВЫСОКИЙ)
10	АО «ЦЕНТРАЛЬНОЕ МОРСКОЕ КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО „АЛМАЗ“»	САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	2.894	Н/Д	-	189 (НАИВЫСШИЙ)

ИСТОЧНИК: ДАННЫЕ ИНФОРМАЦИОННОГО АГЕНТСТВА «КРЕДИНФОРМ»