

колаевского. «Целесообразно расширять верфи Таганрогского судоремонтного завода, но глубина Азовского моря скорее позволяет строить и обслуживать на этих верфях плоскодонные суда небольшого водоизмещения», — говорит эксперт.

Оксана Андрейченко отмечает, что в оборонной промышленности уровень импорта традиционным невысок, а импортозамещение поможет свести его к нулю. Но вот в гражданском судостроении перспективы не так радужны. «Исторически сложилось так, что на территории России гражданское судостроение было развито слабо. В советский период пополнение гражданского флота в основном обеспечивалось судостроительными заводами Украины, Польши, ГДР, Финляндии и других стран. Сегодня, по различным оценкам, уровень импорта в конечном изделии достигает 80%. При этом достойной альтернативы среди российских аналогов комплектующих, двигателей ни по цене, ни по качеству нет. Основные сложности связаны с производством высокотехнологичной продукции, поскольку отсутствуют необходимые технологии, знания и опыт. В результате благодаря импортозамещению уровень импортных компонентов в конечном изделии может снизиться в среднем до 55%, что все равно будет означать, что изделие более чем наполовину состоит из импорта», — говорит эксперт.

Сами судостроители отмечают, что в первую очередь для них важно развитие отечественного машиностроения, особенно производство судовых двигателей.

При этом время играет против российских производителей, говорит госпожа Андрейченко. «К сожалению, российская промышленность не в состоянии оперативно обеспечить спрос на высокотехнологичную продукцию и комплектующие, поскольку база для таких производств создается десятилетиями (научные разработки, высококвалифицированные кадры, оборудование для производства). Многие эксперты полагают, что на деле произойдет не замещение импорта на российскую продукцию, а замещение на импорт из стран, не присоединившихся к санкциям, в первую очередь из Китая, что никак не поспособствует развитию отечественного производства», — рассуждает госпожа Андрейченко.

В гражданском судостроении, по ее словам, наиболее перспективными направлениями являются проекты, связанные с развитием шельфов. Однако ограничения

в использовании технологий в совокупности с высокими процентными ставками и снижением цен на энергоносители делают их менее рентабельными и привлекательными, говорит эксперт. «Создание собственного производства практически с нуля требует существенных финансовых и временных ресурсов. Именно поэтому некоторые эксперты считают, что локализация зарубежных производителей на территории России по примеру автомобилестроителей позволила бы решить эту проблему», — говорит эксперт.

УЯЗВИМЫЕ МЕСТА По оценке аналитиков концерна «Русэлпром», основная масса приводов в судостроительной индустрии — электродвигатели, редукторы, частотные преобразователи — зарубежного производства. «Доля оборудования российских производителей составляет до 10% от общего объема. После введения стратегии импортозамещения прошел почти год, и было бы наивно надеяться на радикальную смену поставщиков за столь короткое время по двум причинам. Основная масса потребителей просто не знает о существующих в стране производителях и уровне их качества. Кроме того, технологическая отсталость от мировых лидеров отрасли также не дает возможности ощутить масштабный спрос», — говорит директор по маркетингу концерна «Русэлпром» Родион Сурков. По его мнению, важные шаги сейчас предпринимает Минпромторг РФ, объявивший о поддержке российских производителей электродвигателей мощностью до 500 кВт, в то время как долю Siemens, ABB, WEG, VEM и китайских производителей в течение 2015 года призвал сократить в два раза. «Цель вполне достижимая, особенно если учитывать благоприятные факторы, связанные с валютным курсом и будущие меры господдержки», — полагает господин Сурков.

Заместитель директора интеграторского направления АСКОН Александр Петров напоминает, что летом 2014 года ряд американских корпораций — производителей программного обеспечения (ПО) запретили продажи ПО ОСК. Под запрет попали новые лицензии и обновления ПО, техническая поддержка. Как говорится в письме, разосланном компанией Autodesk (производитель известной системы AutoCAD) своим российским партнерам, «Autodesk должен прекратить все отношения со стороны, в отношении которой были приняты санкции». Все распространенные специа-

лизированные судостроительные системы и большинство общемашиностроительных — это продукция компаний из США и стран Евросоюза. «Сначала действия санкции казались временной проблемой. Но спустя год стало ясно, что срок их действия не определен и может продлиться годы. Предприятия остались с тем ПО, которые они купили до лета 2014 года, и теперь разработчик его не поддерживает и его невозможно обновить. Надо принимать решение — менять IT-стратегию, опирающуюся на западное инженерное ПО, так как она оказалась уязвимой», — рассуждает господин Петров. По его словам, уже начались работы по постепенной замене существующих продуктов на отечественные, но процесс идет сложно, и затрагивает сложившиеся бизнес-процессы, ведь предприятия годами вкладывали сотни миллионов рублей в приобретение и доработку зарубежных продуктов.

ЛОКАЛИЗОВАННЫЙ МЕТАЛЛ Судостроение не испытывает сложностей с закупкой продукции из черных и цветных металлов, отмечают эксперты. Заместитель главного редактора журнала «Металлоснабжение и сбыт» Леонид Хазанов рассказывает, что в поставках металлопродукции для судостроения доминируют именно российские производители. Например, на внутреннем рынке плоского стального проката судостроительного назначения значительную долю составляют продажи Магнитогорского металлургического комбината и «Северстали». При этом «Северсталь» уже несколько десятилетий сотрудничает с ЦНИИ «КМ „Прометей“» в сфере разработок новых марок сталей, а в декабре 2014 года «СМЦ-Колпино» объявило о начале поставок стальных заготовок для строительства корпусных конструкций морских кораблей, напоминает господин Хазанов. На российском рынке судостроительных сталей присутствуют и иностранные игроки, в частности, украинская Русская горно-металлургическая компания, которая реализует продукцию Алчевского металлургического комбината, а также группа «Метинвест», управляющая Мариупольским металлургическим комбинатом имени Ильича, крупным производителем горячекатаного толстолистового проката для судостроения. «Правда, доля Мариупольского металлургического комбината за последнее время, скорее всего, сократилась, поскольку он фактически находится в зоне боевых действий между

повстанцами и украинской армией, что не могло не сказаться на его работе», — говорит эксперт.

По словам Леонида Хазанова, на внутреннем рынке продукции из черных и цветных металлов определенную роль играют металлотрейдеры, поскольку судостроительным заводам не всегда нужны большие объемы металла или требуются какие-либо специфические позиции в небольших количествах, которые могут быть приобретены у металлоторговых организаций. «В свою очередь, сами верфи могут выступать продавцами излишков, которые образуются в их производственном цикле и не могут быть использованы ими повторно: сверхнормативный металл может быть продан все тем же трейдерам или иным потенциальным потребителям», — отмечает господин Хазанов.

ЗАРУБЕЖНЫЙ РЕМОНТ По данным информационного агентства «Крединформ», на территории России зарегистрировано 1,2 тыс. судоремонтных предприятий, из которых 453 находятся в Северо-Западном федеральном округе.

Оксана Андрейченко отмечает, что до девальвации рубля в конце 2014 года отечественные судоремонтники сталкивались с острой конкуренцией со стороны иностранных компаний. Так, если на Дальнем Востоке судовладельцы все чаще предпочитали ремонтироваться в Китае, то в Северо-Западном федеральном округе основными конкурентами были прибалтийские компании. При этом, как отмечает эксперт, дело было не только в цене (в России ремонт стоил в среднем на 10–15% дороже), но и в том, что на многих судах изначально стоит импортная комплектация. При этом ремонт больших объемов корпусных работ, как правило, предпочитали делать в России, поскольку подобные ремонтные работы требуют большого количества металла, который в России дешевле в среднем на 30%. «Так же, как и в других сегментах судостроения, перед отечественными судоремонтниками стоит проблема дефицита квалифицированных трудовых ресурсов. За последние годы техническое оснащение судов значительно автоматизировалось и усложнилось. При этом специалисты отмечают, что на то, чтобы подготовить грамотного технолога уходит в среднем пять лет, а система подготовки кадров в последнее время, к сожалению, не развивалась», — говорит госпожа Андрейченко. ■

РЕЙТИНГ ПРЕДПРИЯТИЙ СЗФО ПО ПОКАЗАТЕЛЯМ СОВОКУПНОЙ ОЦЕНОЧНОЙ СТОИМОСТИ И СОВОКУПНОМУ ТОННАЖУ ВЫПОЛНЯЕМЫХ ЗАКАЗОВ ПО СОСТОЯНИЮ НА ВТОРОЙ КВАРТАЛ 2015 ГОДА

ПРЕДПРИЯТИЕ	ХОЛДИНГ	ОСНОВНЫЕ ЗАКАЗЧИКИ	КОЛИЧЕСТВО СУДОВ В СТАДИИ СТРОИТЕЛЬСТВА	СОВОКУПНАЯ ОЦЕНОЧНАЯ СТОИМОСТЬ, МЛРД РУБЛЕЙ	СОВОКУПНЫЙ ТОННАЖ, ТЫС. ТОНН
ОАО «ПО СЕВМАШ»	ОАО «ОСК»	ВМФ РФ	12	277.8	202.8
ОАО «БАЛТИЙСКИЙ ЗАВОД» (УК – ООО «БАЛТИЙСКИЙ ЗАВОД – СУДОСТРОЕНИЕ»)	ОАО «ОСК»	ГОСКОПОРАЦИЯ «РОСАТОМ», КОНЦЕРН «РОСЭНЕРГОАТОМ», ФГУП «РОСМОРПОРТ», ФГУП «АТОМФЛОТ»	5	129.369	144.378
ОАО «ВЫБОРГСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД»	ОАО «ОСК»	«ГАЗПРОМ НЕФТЬ», ФГУП «РОСМОРПОРТ, ОАО «СОВКОМФЛОТ», ФГУП «АТОМФЛОТ»	11	29.8	92.958
ОАО «СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД „СЕВЕРНАЯ ВЕРФЬ“»	ОАО «ОСК»	ВМФ РФ	20	189.305	87.34
ООО «НЕВСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНО-СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД»	-	ВМФ РФ; ГКУ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ «УПРАВЛЕНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ»; ОАО «СЕВЕРО-ЗАПАДНОЕ ПАРОХОДСТВО» (ВТН); ФГУ «ГОСМОРСПАСЛУЖБА РОССИИ»; ФКУ «ДИРЕКЦИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО ЗАКАЗЧИКА ПРОГРАММ РАЗВИТИЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА»	10	4.702	50312
ОАО «АДМИРАЛТЕЙСКИЕ ВЕРФИ»	ОАО «ОСК»	ВМС АЛЖИРА; ВМС ВЬЕТНАМА; ВМФ РФ	13	106.9	46.48
ОАО «ПРИБАЛТИЙСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД „ЯНТАРЬ“»	ОАО «ОСК»	ВМФ РФ	9	92.665	34.115
ОАО «ЦЕНТР СУДОРЕМОНТА „ЗВЕЗДОЧКА“»	ОАО «ОСК»	ВМФ РФ	3	2.4	17.7
ОАО «СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ФИРМА „АЛМАЗ“»	-	ВМФ РФ; ФСБ РФ	14	68.675	16.436
ОАО «ЛЕНИНГРАДСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД „ПЕЛЛА“»	-	ВМФ РФ; «ГАЗПРОМИНВЕСТ»; ОАО «АДМИРАЛТЕЙСКИЕ ВЕРФИ»; «РАСОНКОНТРАНС»	21	22.956	12.526
ОАО «СРЕДНЕ-НЕВСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД»	ОАО «ОСК»	ВМС КАЗАХСТАНА; ВМС НИКАРАГУА; ВМФ РФ; ООО «П.ТРАНССКО»; ФСБ РФ	13	27.55	5.893

ИСТОЧНИК: ДАННЫЕ ИА INFOLINE ПО МАТЕРИАЛАМ СМИ