судостроение

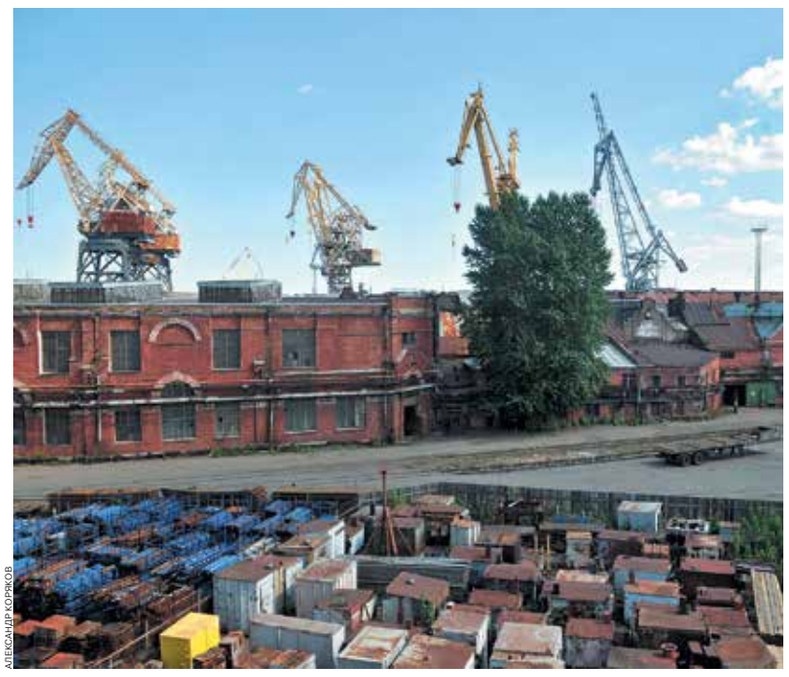
Судостроители не заплывают за 2017 год

Ситуация в гражданском судостроении продолжает осложняться: по данным Российского морского регистра судоходства, количество заказов на 2017 год вчетверо ниже, чем в этом году. Эксперты прогнозируют, что, несмотря на снижение объемов производства, стоимость гражданских судов, построенных на верфях России, будет расти и в следующем году. Но проблемы в отрасли могут начаться в 2018 году на фоне заметного сокращения заказов.

— перспектива —

По данным Российского морского регистра судоходства (РМРС), в 2016 году российскими судостроителями будет сдано заказчикам 90 гражданских судов, но объем заказов на 2017 год на данный момент не превышает 20 единиц. Об этом на форуме «Морская индустрия России» сообщил глава управления планирования и маркетинга РМРС Георгий Бедрик. Он отметил, что для заключения новых контрактов есть еще полгода, но добавил: «Сейчас мы живем только надеждой». Он пояснил „Ъ“, что в ближайшее время должно произойти оживление на рынке рыболовецких судов, портового флота, а также судов класса «река-море». В частности, по словам господина Бедрика, сейчас средний возраст рыбопромыслового флота — 28 лет. «У нас в классе находится 1206 единиц, из которых более 30% (то есть 400 судов) старше 30 лет, это создает хорошую перспективу обновления», — говорит он. Аналогичная ситуация и с портовым флотом: по данным РМРС, в классе свыше 50% судов старше 30 лет. «Эти два сегмента сейчас особенно востребованы и могут принести отрасли наибольшее количество заказов», — пояснил Георгий Бедрик.

По данным агентства «Infoline-Аналитика», в 2016 году будет сдано примерно то же количество судов, что и в 2015-м, — не менее 80. Но их стоимость вырастет по сравнению с 2015 годом более чем в 1,5 раза, до 30 млрд рублей. В агентстве отмечают, что причиной этому станет передача ЛУКОЙЛу платформ для месторождения им. Филановского верфью «Красные баррикады» и Астраханским судостроительным производственным объединением (АСПО). В результате доля военных заказов в отрасли в денежном выражении снизится примерно до 75%. В прошлом году впервые за последние шесть лет количество построенных военных кораблей в России превысило число заказов в гражданском судостроении (см. „Ъ“ от 01.03.2016). При этом в стоимостном выражении военное кораблестроение уже с 2013 года опережает



АЛЕКСАНДР КОРЯКОВ

Низкая конкурентоспособность российских судостроителей на международном уровне и отставание нефтегазовых компаний в освоении шельфа могут к 2018 году обвалить загрузку верфей

гражданское. По данным рейтинга Infoline Shipbuilding Russia Top, стоимость гражданских судов, построенных на верфях РФ, за 2010–2015 годы составила 22,8 млрд рублей, за тот же период стоимость военных кораблей достигла 102,6 млрд рублей.

Как отмечают в «Infoline-Аналитике», наиболее значимыми заказами 2016 года станут многофункциональное судно снабжения ледового класса Ice15 «Сахалин-2», которое Выборгский судостроительный завод строит для «Совкомфлота», дежурно-спасательное судно ледового класса проекта Aker ARC 121 (на 13 МВт), которое для «Совкомфлота» строит Объединенная судостроительная корпорация (ОСК), два танкера проекта RST27 класса «Волга-Дон макс» для «БФ Танкер» и три земснаряда для Росморпорта на заводе «Красное Сормово». Что касается перспектив, то в 2017 году количество переданных заказчикам гражданских судов сократится до 40 единиц, но стоимость гражданского заказа составит не менее 60 млрд рублей — вдвое выше уровня этого года.

Наиболее значимыми проектами являются плавучая АЭС «Академик Ломоносов», танкер-химовоз на базе проекта RST25, который строит завод «Лотос» для «Волготранса», два дизель-электрических ледокола проекта Aker ARC 130A ледового класса Icebreaker8, которые строит Выборгский завод для «Газпром нефти», и атомный ледокол ЛК-60, который строит Балтийский завод для ФГУП «Атомфлот».

В «Infoline-Аналитике» прогнозируют, что падение объемов строительства гражданских объектов начнется с 2018 года и будет обусловлено отставанием в освоении шельфа при сохранении низкой конкурентоспособности российских судостроителей в сегменте гражданского судостроения. Последняя связана с низким качеством типовых проектных решений, уступающим проектам европейских и азиатских верфей, а также с отсутствием серийности, что не позволяет даже при девальвации рубля сформировать привлекательное предложение.

Анастасия Веденеева
(„Ъ“ № 85 от 18.05.2016)

С «Метеора» на катамаран

— модернизация —

Входящий в ОСК Средне-Невский судостроительный завод — единственное в стране судостроительное предприятие, использующее четыре вида материалов: алюминиево-магниевые сплавы, маломагнитную и судостроительную сталь, композитные материалы. Верфь проходит этап масштабной модернизации. Сегодня предприятие достраивает на своей территории производственный корпус стоимостью 980 млн рублей. В нем будет сосредоточено производство деталей из композитов для сборки кораблей. Один из них — катамаран, строящийся на смену устаревшим «Метеорам», — будет спущен на воду этим летом.

В течение лета Средне-Невский судостроительный завод сделает очередной шаг в многоступенчатом процессе модернизации. На заводе будет достроен производственный корпус площадью 8,3 тыс. кв. м для заготовительного производства. К ноябрю в корпусе завершится установка вентиляции и обеспечивающих систем, после чего здание будет введено в эксплуатацию.

● *Модернизацию СНСЗ проводит ОСК. В числе направлений перевооружения: реконструкция судоспускового устройства, реконструкция мощностей металлического судостроения, перевооружение производства под надстройки корветов из полимеров и строительство новых производственных площадей под реализацию госзаказов. Программы должны быть реализованы в период с 2014 по 2017 год. В результате модернизации годовой объем работ в 2020 году должен вырасти в 2,9 раза по сравнению с 2014 годом. Производительность должна вырасти в 1,5 раза, а затраты на рубль продукции — снизиться на 13%. По словам генерального директора СНСЗ Владимира Середохо, сегодня предприятие сдает заказчикам два-три корабля в год, но с 2018 года, после проведения модернизации, темпы должны вырасти вдвое.*

Производственный корпус относится ко второй очереди инвестиционного проекта «Техническое перевооружение производства в обеспечение строительства надстроек корветов из полимерных композиционных материалов с внедрением технологий формирования методом инфузии». Его строительство финансируется за счет собственных ресурсов предприятия и федеральных бюджетных средств. Бюджетные вливания составляют около 550 млн рублей, а предприятие вкладывает в корпус около 430 млн рублей.

В здании будет сосредоточено формирование плоских панелей из композитных материалов, которые впоследствии используются в строительстве кораблей, а также остальные работы с комплектующими небольших габаритов. Сейчас эти работы проводятся в тех же корпусах, где идет окончательная сборка кораблей. Из-за выполнения всех работ в одном месте предприятие теряет полезное производственное пространство и не может увеличить скорость сборки. После переноса малогабаритных работ в новое здание со стапелей Средне-Невского судостроительного завода смогут сходить по два заказа в год, утверждает генеральный директор предприятия Владимир Середохо.

По его словам, сегодня на заводе построено и модернизировано уже девять производственных корпусов. В 2017–2018 годах предприятие достроит еще пять зданий, в том числе корпуса для проекта по ветроэнергетике, запуск которого запланирован в третьем квартале 2017 года.

В течение лета предприятие планирует спустить на воду пассажирский катамаран проекта 23290, построенный специально для пассажирских перевозок в Петербурге. По словам господина Середохо, проект является опытным и строился по заказу Минпромторга. Его стоимость составила около 300 млн рублей, но если предприятие получит заказ на серию таких судов, цену удастся снизить. Катамаран разработали на смену морально устаревшим «Метеорам». Судно сможет возить пассажиров из центра города в Петергоф, Кронштадт и по другим пригородным водным маршрутам.

Схема передачи катамарана в эксплуатацию не разглашается. Изначально господин Середохо уверял, что катамаран перейдет в собственность правительства Петербурга, которое выберет эксплуатирующую компанию. По итогам тестовой эксплуатации у завода закажут серию катамаранов по более низкой стоимости, что позволит загрузить мощности предприятия.

В июле курирующий в Смольном промышленность вице-губернатор Сергей Мовчан объяснил, что городское правительство не планирует заказывать пассажирские суда. Финансировать строительство катамаранов будут компании-перевозчики, если посчитают катамаран достаточно дешевым и безопасным. При этом господин Мовчан отметил высокую цену опытного образца. По его словам, опытная эксплуатация будет длиться около полугода. Если учесть, что 23290 планируют сдать в декабре текущего года, а в зимнее время года по Неве и Финскому заливу навигация не осуществляется, то итоги опытной эксплуатации будут подведены ближе к осени 2017 года.

Катамаран проекта 23290 может быть построен под различное количество пассажиров — от 10 до 150. Судно способно развивать скорость до 29,3 узла, его полное водоизмещение составляет 66 тонн. В мае Владимир Середохо говорил, что предприятие рассчитывает получить серийный заказ в 2017 году.

Герман Костринский

ЕВГЕНИЙ ПАВЛЕНКО

Руководство Средне-Невского судостроительного завода надеется, что катамаран проекта 23290 уберет «Метеоры» с водных маршрутов Петербурга

Суда и следствия

— перспектива —

Изношенность флота остается одной из главных проблем водного транспорта. Возраст большинства судов превышает нормативный срок службы, а темпы выбытия грузового флота опережают ввод новых судов в двадцать раз. Участники рынка считают, что спасти отрасль под силу только государству, но действующих госпрограмм пока недостаточно, чтобы полностью загрузить судоверфи.

Отрицательная динамика

«В 70-е годы XX века на долю СССР приходилась треть суммарного объема продукции мирового военного кораблестроения, а гражданское судостроение считалось одной из наиболее сильных отраслей промышленности. Каждый год в стране строилось до 50 подводных лодок и боевых кораблей и порядка 550 тыс. тонн промысловых и транспортных судов», — так о прошлых успехах говорили члены правительства РФ еще в 2013 году, перед тем как принять госпрограмму развития судостроения до 2030 года. В планах кабинета если не возродить, то хотя бы довести морской и речной флот до приемлемого уровня, исключив главную угрозу безопасности мореплавания — изношенность судов.

Текущая ситуация такова, что большинство судов (будь то грузовые, пассажирские или обслуживающие) эксплуатируются за пределами нормативного срока службы. Так, средний возраст грузовых судов составляет 32 года, пассажирских — 33 года, судов, используемых на туристических маршрутах, — 41 год. За последние пять лет выбытие грузового флота превышало ввод новых судов в 20 раз. Сейчас общая численность судов морского флота, работающих под российским флагом, составляет 3,8 тыс. единиц суммарным дедвейтом 4,7 млн тонн (данные на февраль 2016 года). Речной флот состоит из 26,6 тыс. судов дедвейтом 9,9 млн тонн, еще 896 судов зарегистрировано в Российском международном реестре. При этом еще в начале 2000-х годов общая численность речного флота составляла 34 тыс. судов, а в 80-е годы XX века — около 50 тыс.

Добавленная стоимость

Во многом такая отрицательная динамика связана с высокой стоимостью постройки судов (средняя стоимость грузового судна — $15 млн, пассажирского — в полтора-два раза дороже) при относительно низкой рентабельности судоходного бизнеса (4–5%), которая объясняется ограниченным периодом навигации, инфраструктурными ограничениями (обмелением рек, узкими местами), а также ростом цен на топливо (за последние три года цены выросли почти на 70%). В результате окупаемость грузового флота составляет 12 лет, а пассажирского — 25 лет. Исполнительный директор «Окской судоверфи» (входит в UCL Holding Владимира Лисина, в 2015 году построила пять судов, в 2016-м планирует сдать восемь судов) Денис Самсиков говорит, что потребность в приобретении судов возрастает, даже несмотря на тяжелую ситуацию, связанную с обмелением внутренних водных путей. «Возраст многих судов находится за пределами нормы эксплуатации, а при их использовании могут возникнуть проблемы технического характера, что небезопасно», — отмечает он.

Существенный возраст судов налагает на судоходные компании дополнительную, весьма существенную финансовую нагрузку по поддержанию их в исправном состоянии, говорят в Российской палате судоходства (РПС, объединяет крупнейшие судоходные компании). «Суммы, необходимые на проведение текущего и капитального ремонта, постоянно возрастают», — добавляют в РПС. В Объединенной судостроительной корпорации (ОСК, объединяет 40 судостроительных и судоремонтных верфей) отмечают, что в изношенном состоянии сейчас находится около 70% действующего гражданского флота. «Это характерно для речного флота, рыболовецкого флота и речных круизных судов. Потребности в обновлении речного флота на следующие 15 лет мы оцениваем в 300 гражданских судов различного назначения. Потребности в судах „река-море“ — еще в 450–500 единиц», — говорят в ОСК.

При этом там также считают, что давно назрела необходимость обновления рыбопромыслового флота, а в ближайшие 15 лет возникнет потребность в 250–400 новых судах для добычи морских биоресурсов. Еще в 600 единиц до 2030 года в ОСК оценили потенциальный портфель заказов на суда арктического плавания и шельфовую технику.

В стратегии развития внутреннего водного транспорта до 2030 года потребность в речных судах оценивается в 13,5 тыс. единиц (грузовых и вспомогательных) и еще в 825 — в обслуживающих (технических) судах. Но рассчитывать на столь масштабное обновление флота в ближайшие 15 лет вряд ли стоит. Причем проблема не только в финансировании, но и в ограниченных мощностях действующих судоверфей. Но сейчас отечественные судоверфи скорее недозагружены. Для сравнения: в 2015 году предприятия ОСК сдали заказчикам 13 судов, в этом году планируют построить 26 судов, а на 2017-й законтрактовано к сдаче 19 судов. «Некоторые верфи уже загружены заказами на 100%, а некоторые — только на 40%», — признаются в ОСК.

По данным Минпромторга, всего в 2015 году на предприятиях судостроительной отрасли было построено около 50 средне- и крупнотоннажных судов. Среди наиболее масштабных проектов — строительство Выборгским судостроительным заводом (ВСЗ, входит в ОСК) двух ледоколов — «Мурманск» и «Владивосток» — мощностью 18 МВт, которые способны преодолевать льды толщиной 1,5 м, имеют неограниченный район плавания и могут работать в летнее время в арктических морях. На данный момент это самые мощные дизель-электрические ледоколы в мире. Также в 2015 году было построено два многофункциональных аварийно-спасательных судна мощностью 7 МВт, одно многофункциональное аварийно-спасательное судно мощностью 4 МВт, два экологических и четыре обстановочных судна.

Сдаешь старые — получаешь новые

Сегодня в России действует несколько программ, направленных на поддержку судостроительной отрасли. Например, транспортным компаниям предоставляются субсидии на возмещении двух третей затрат на уплату процентов по кредитам, а также лизинговым платежам по договорам лизинга при покупке судов, построенных на отечественных верфях. Кроме того, еще в 2011 году был принят закон «О поддержке судостроения и судоходства», который предусматривает льготный налоговый режим при регистрации в «Российском международном реестре судов» судов, построенных на российских верфях после 1 января 2010 года. Общий размер субсидий, предусмотренных в 2016 году на кредит, составляет 704 млн рублей, на лизинг — 1,056 млрд рублей. Предполагается, что всего в текущем году субсидии получат 18 предприятий на закупку 92 гражданских судов. Соответствующее постановление было подписано премьер-министром Дмитрием Медведевым в январе, в нем также указывается, что такая господдержка уже позволила привлечь около $1 млрд внебюджетных средств на строительство судов. Впрочем, не обошлось и без казусов — например, в прошлом году бюджетных средств хватило, чтобы удовлетворить только половину заявок от судовладельцев.

По словам Дениса Самсикова, обновление флота было бы затруднительно без выделяемых государством субсидий, поскольку судно — дорогой и фондоемкий вид транспорта и разовая нагрузка на приобретателя достаточно высока. При этом государство покрывает свои расходы за счет загрузки производства и налоговых сборов, поскольку мультипликативный эффект от загрузки всей технологической цепочки от производителей сырья и металлургов до поставщиков оборудования и самих судостроителей достаточно велик, утверждает Денис Самсиков. По мнению исполнительного директора «Окской судоверфи», усилить этот процесс может дополнительная загрузка производителей, что позволит повысить степень локализации производства необходимого оборудования, которое сейчас импортируется.

Но далеко не все судостроители могут воспользоваться господдержкой. Так, ВСЗ ввиду специализации верфи на капиталоемких и требующих длительных сроков постройки проектах не использует механизм субсидирования кредитов и лизинга. Сейчас ВСЗ завершает постройку третьего ледокола — «Новороссийск» — и ведет строительство двух ледоколов тяжелого ледового класса мощностью 22 МВт по заказу группы компаний «Газпром нефть».

Еще одна мера поддержки судостроителей — судовой утилизационный грант — заработает в 2017 году. Речь идет о единовременной выплате судоходной компании при утилизации старого флота. Судно должно быть старше 30 лет, а его собственник должен владеть им не менее трех лет. Размер утилизационного гранта будет примерно сопоставим с суммой, которую мог бы получить владелец при перепродаже судна на вторичном рынке, но в то же время должен составлять не менее 10% от стоимости нового судна. Обсуждение этой программы велось несколько лет, но ее запуск постоянно откладывался. Предполагается, что финансирование судовых утилизационных грантов продлится до 2030 года, а общий объем финансирования составит свыше 10 млрд рублей. В 2017 году в рамках этой программы из бюджета будут выделены первые 400 млн рублей.

Судостроители предлагают принять и другие меры, которые могут стимулировать отрасль и существенно обновить флот. Так, в ОСК указывают на необходимость унификации проектов судов и средств освоения шельфа, выход на серийное строительство (сейчас заказы ограничиваются одним-двумя судами) и стимулирование иностранных изготовителей к локализации производства на территории России через создание универсального мейкерслиста (согласованный с крупнейшими судовладельцами перечень оборудования и поставщиков), развитие лизинговых программ, выдачу госгарантий под строительство судов и морской техники для шельфа, госфинансирование разработки. В UCL Holding еще в 2015 году предлагали рассмотреть возможность выделения через профильные финансовые институты государственного целевого долгосрочного, платного и возвратного финансирования российских судоходных компаний по аналогии с авиацией и сельским хозяйством.

Юлия Галлямова
(Приложение к Ъ «Портовая инфраструктура России», № 103 от 14.06.2016)