

---

## ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОГО СУДОСТРОЕНИЯ И СУДОРЕМОНТА

---

**Майер Елена Владимировна,**

генеральный директор ЗАО «Управляющая компания «Вега»;  
emayer@bk.ru

В данной статье рассматриваются проблемы развития отечественного судостроения и судоремонта. В числе одной из самых насущных проблем, сохраняющих актуальность на протяжении последних лет, остается старение отечественного флота. Низкая конкурентоспособность отечественных судоремонтных предприятий объясняется длительными сроками выполнения работ и высокими ценами. Однако обеспечение масштабного участия судостроительной промышленности в освоении нефтегазовых месторождений углеводородов на шельфе требует кардинально нового подхода в развитии отечественного судостроения и судоремонта.

**Ключевые слова:** судоремонтное предприятие, инновации, конкуренция, конкурентоспособность, прибыль.

В современных условиях основной проблемой на пути модернизации судостроительной и судоремонтной отрасли является отсутствие необходимой законодательной базы и износ оборудования на предприятиях судостроения. Отрасль, как единый организм, живет и развивается по общим для всех ее субъектов правилам и в одних условиях. В числе одной из самых насущных проблем, сохраняющих актуальность на протяжении последних лет, остается старение флота.

Как это происходит в большинстве базовых отраслей промышленности страны, износ технологического оборудования в судостроении на сегодня достиг критического уровня – от 65 до 80 процентов. В России судоремонта как такового практически нет. Остатки предприятий, на Дальнем Востоке – в Советской Гавани, во Владивостоке и в Петропавловске-Камчатском – нельзя назвать серьезной базой. Эти верфи выполняют некоторую работу, но это не более чем поддерживающий ремонт, качество которого, к тому же, оставляет желать лучшего.

К этому можно добавить и кадровый голод: на сегодняшний день на судоремонтных предприятиях, по крайней мере, в Петропавловске-Камчатском, практически не осталось специалистов. Проблема осложняется отсутствием профессиональных училищ, обеспечивавших подготовку по востребованным рабочим специальностям. Свои судоремонтные предприятия постепенно закрывают и отечественные судна вынуждены проходить ремонт за рубежом на протяжении вот уже 17 лет, в основном в Пусане. В Южной Корее специалистов и рабочей силы пока хватает, но цены постоянно растут и на работу, и на запчасти, и на материалы. Ко всему прочему очень многие судоремонтные предприятия Кореи перепрофилировались под судостроение: на сегодняшний день при поддержке государства это направление развивается стремительными темпами, и отдачу от него можно получить гораздо быстрее, чем от судоремонта. Низкая конкурентоспособность отечественных судоремонтных предприятий объясняется длительными сроками выполнения работ, которые в три раза превышают аналогичные за рубежом и высокие цены при сравнительно одинаковом качестве, если речь идёт о несложном ремонте [2].

Неблагоприятная ситуация возникла также с поставками новых судов. Из 150 новых судов, поступивших на отечественный флот, в нашей стране было построено только 15 [3]. Техническая база российских предприятий такова, что они не в состоянии удовлетворить потребность даже в среднетоннажных судах.

Сохранение конкурентоспособности отечественного судостроения является одним из приоритетных направлений государственной политики. Меры государственной поддержки по выравниванию экономических условий строительства судов для отечественных заказчиков на российских и зарубежных верфях включают отмену НДС и таможенных пошлин с импортируемого судового комплектующего оборудования и ряда налогов на судостроительные предприятия, а также обеспечение масштабного участия судостроительной промышленности в освоении нефтегазовых месторождений углеводородов на шельфе, в первую очередь предприятий оборонно-промышленного комплекса.

Чрезвычайная важность этого направления деятельности для государства очевидна, поскольку сегодня создание и ремонт оффшорной морской техники является одной из основных ниш отечественного судостроения и судоремонта.

Однако по-прежнему в России преференции предоставляются зарубежным поставщикам, при этом зачастую закупаются устаревшие и бывшие в употреблении средства.

В условиях экономического кризиса проблемы российского судостроения и судоремонта заключаются в том, что:

– руководство предприятий, как правило, рассматривает отдельные узкие проблемы и не видит ситуации в смежных отраслях, влияющих на работу

судоремонтной и судостроительной промышленности, хотя они требуют комплексного рассмотрения и решения;

– недостатки финансирования на проведение научно-исследовательских работ и реализацию перспективных проектов предполагается восполнять исключительно за счет бюджетных средств, а не привлечения частных инвесторов.

Судостроение и судоремонт как отрасли народного хозяйства функционируют не сами по себе, а во взаимосвязи с потребителями конечного продукта, то есть судоходными и рыболовецкими компаниями и смежными предприятиями, поставляющими необходимые комплектующие изделия. Всё это происходит под контролем и при участии государства. В современных условиях на этом рынке появились новые ключевые игроки – финансовые структуры.

Рассмотрим всех участников процесса.

1. Банки, инвестиционные фонды, частные финансовые инвесторы – хозяева судостроительных заводов, судоходных и рыболовецких компаний.

Отличаются следующими общими свойствами:

– озабочены только получением сверхприбыли;  
– некомпетентны в вопросах судостроения и судоходства;  
– работают, как правило, по принципу несоблюдения установленных законов [1].

2. Компании – операторы судов отличаются следующими общими свойствами:

– не имеют перспективных планов технического развития;  
– не способны самостоятельно сформулировать техническое задание на перспективные суда.

Следствием подобного подхода являются:

– отсутствие желания модернизировать или пополнять свой флот;  
– технические просчёты при заказе новых судов, что отрицательно сказывается на доходах от их эксплуатации.

4. Проектно-конструкторские коллективы. В современных условиях отличаются следующими общими чертами:

– под видом новых разработок выдают проекты из советской эпохи;  
– несмотря на всеобщую компьютеризацию, количество мелких конструкторских ошибок уменьшилось незначительно, исправлением которых в современных условиях вынуждены бесплатно заниматься заводские конструкторы;

– большие проблемы создаёт практика разделения проектных работ на этапы - классификационный и инжиниринговый. Как правило, выполняют их две разные фирмы.

5. Российские поставщики комплектующего оборудования. В современных

условиях отличаются следующими общими чертами:

- нежелание проводить модернизацию своей устаревшей продукции или создавать что-либо новое за счет собственного финансирования;
- требование ограничений на ввоз импортной техники;
- требование государственных дотаций на разработку новых образцов.

6. Судостроительные и судоремонтные заводы. Их количество стремительно сокращается. В современных условиях отличаются следующими общими чертами:

- самомнение в своих былых достижениях и своих возможностях;
- нежелание менять что-либо в своей работе;
- отсутствие каких-либо серьезных представлений о перспективах развития рынка судоходства и судостроения, а соответственно и о своих будущих делах.

Вследствие вышеперечисленных проблем производительность труда на судостроительных и судоремонтных предприятиях очень низкая, длительность строительства и непроизводительные затраты - большие, заводские цены - выше мировых. Поэтому нет заказов. Цепочка следствий продолжается старением основных производственных фондов, низкой заработной платой персонала, отсутствием высоко квалифицированных специалистов.

7. Классификационные общества. Они внесли немалый вклад в приумножение проблем российского судостроения и судоремонта, устанавливая собственные требования к конструкциям судов для разрешения их свободного плавания, как на территории российских вод, так и за рубежом.

8. Государство. Тормозом на пути развития негативных процессов и стимулятором положительных тенденций в экономике должно являться государство. Однако российские государственные структуры, разрабатывая и утверждая работу регистров, только увеличивают проблемы отрасли. Кроме того государственный заказ имеет две особенности:

- специфическое распределение по исполнителям (а именно конкретным конструкторским бюро и заводам);

- низкий уровень цен и при этом его необоснованность. Так, например, цены, которые предлагают МЧС, ТАМОЖНЯ, МВД и другие государственные структуры за необходимые им катера и суда, в 2 – 4 раза ниже рыночных реалий. Поэтому и отсутствует активность конструкторских бюро и заводов в данном направлении. Цены на суда для Министерства транспорта РФ, аварийно-спасательной службы Морского флота, а также корабли для Военно-морского флота резко завышены. Заводская цена каждой самоходной баржи без проектных работ и доставки заказчику составит 18 USD за килограмм сухой массы судна. При этом такие технически сложные суда, как морские траулеры с разделкой рыбы на борту и глубокой заморозкой готовой продукции, а также портовые азимутальные буксиры продаются по цене 8 USD за 1 кг. Сухогрузные суда смешанного плавания продаются по

цене 4 USD за 1 кг. Океанские круизные лайнеры длиной 200 – 340 метров имеют устойчивую цену 13 USD за 1 кг [1].

9. Кадровые проблемы. Считается, что одной из наиболее серьезных проблем отечественной судостроительной и судоремонтной промышленности является недостаток высококвалифицированных кадров. Однако следует отметить, что основные научные исследования в области гражданского судостроения и судоремонта выполнены в период 1950-1970-х гг. Мощности российского судостроения загружены на 10-15% и перспективы роста его объемов невелики. Заказы Военно-морского флота, компаний Газпром и Роснефть достанутся лишь отдельным заводам и конструкторским бюро. Поэтому большинство предприятий либо закроется либо перепрофилируется. А потому высокая потребность в квалифицированных кадрах уже не является столь очевидной. Данная проблема усугубляется низким уровнем заработной платы и, как следствие, непривлекательностью отрасли для молодежи. Специалистов с дипломом инженера - кораблестроителя нужно немного – по 5-15 чел. на завод или конструкторское бюро. Поэтому специальное образование необходимо небольшой группе главных специалистов, а все нижестоящие могут иметь любое инженерное образование.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать следующие выводы:

1. Российское судостроение и смежные с ним структуры неадекватны современным экономическим реалиям по всем направлениям, а потому сами не способны решить стоящие перед ними задачи.
2. Государство не может кардинально исправить данную ситуацию.
3. Наилучший выход из сложившейся ситуации – постепенное банкротство экономических субъектов и формирование новых предприятий с нуля.

#### **Список источников**

1. Гайнуллин, И.С. Судостроительный комплекс. Проблемы российского судпрома - взгляд специалистов из провинции [электронный ресурс] / И.С. Гайнуллин, В.В. Леонов. – [2011]. – URL: [http://www.korabel.ru/news/comments/problemi\\_rossiyskogo\\_sudproma\\_-\\_vzglyad\\_spetsialistov\\_iz\\_provintsii.html](http://www.korabel.ru/news/comments/problemi_rossiyskogo_sudproma_-_vzglyad_spetsialistov_iz_provintsii.html)
2. Малашенко, М. Чтобы помочь, отрасль нужно понять [электронный ресурс] / М. Малашенко. – [2010]. – URL: <http://www.fishnews.ru/interviews/160>
3. Экспертный Совет рассмотрел проблемы развития отечественного судостроения и судоремонта [электронный ресурс]. – [2010]. – URL: [http://vpk.name/news/35137\\_ekspertnyii\\_sovet\\_rassmotrel\\_problemyi\\_razvitiya\\_otechestvennogo\\_sudostroeniya\\_i\\_sudoremonta.html](http://vpk.name/news/35137_ekspertnyii_sovet_rassmotrel_problemyi_razvitiya_otechestvennogo_sudostroeniya_i_sudoremonta.html)

---

## **PROBLEMS OF NATIONAL SHIP BUILDING AND SHIP REPAIR**

---

**Mayer Yelena Vladimirovna,**

General Director of CJSC «Holding Company «Vega»; emayer@bk.ru

In the article problems of development of domestic shipbuilding and ship repair are considered. Among one of the most essential problems keeping urgency throughout last years, there is an aging of domestic fleet. Low competitiveness of the domestic ship-repair enterprises speaks long terms of performance of works and the high prices. However maintenance of scale participation of the ship-building industry in development of oil and gas deposits of hydrocarbons on a shelf demands cardinally new approach in development of domestic shipbuilding and ship repair.

**Keywords:** ship repair company, innovation, competition, competitiveness, profit.