

Флоту нужны инвестиции



Автор: Юрий НИКИТСКИЙ

Источник: [Транспорт России](#)

Сегодня крайне остро стоит вопрос обновления речного флота России. С чем это связано? Во второй половине прошлого века речной флот страны состоял из 30 тысяч судов. Он создавался под реальную грузовую базу. В условиях централизованной экономики формировались грузовые партии на суда, происходила диспетчеризация грузовых потоков, что обеспечивало высокую эффективность эксплуатации речного транспорта. Судостроительная промышленность удовлетворяла потребности экономики в речных судах на 80%. В целом по стране ежегодно строились сотни речных судов. При этом импортировались суда круизного пассажирского флота (из ГДР, Чехословакии, Австрии и Венгрии) и некоторые виды грузовых судов (из Болгарии, Португалии, Чехословакии и Румынии).

С распадом СССР, децентрализацией и приватизацией отрасли объемы перевозок внутренним водным транспортом сократились в пять раз. В речном флоте России вместо 40 крупных советских пароходств и транспортных управлений появилось более 1500 хозяйствующих объектов. У многих судовладельцев произошло расщепление и дальнейшее снижение

оборотных средств. Однако большинство из них в силу недостаточности масштабов бизнеса не располагают ни собственными средствами, ни возможностями по привлечению кредитных ресурсов для приобретения новых судов.

В итоге многие эксперты отрасли считают, что к 2020 году по возрасту и в соответствии с требованиями безопасности должно быть выведено из эксплуатации более 80% российского речного самоходного флота. Это около 8 тыс. судов, вместо которых нужно будет построить новые.

Российские же судостроительные предприятия из-за отсутствия массовых заказов не имеют возможности модернизировать свои производства и значительно отстали в технологическом плане от своих зарубежных коллег.

Таким образом, можно констатировать, что со снижением доли грузоперевозок речным флотом в России многократно сократилось и строительство судов.

Очевидно, что требуемое количество судов до 2020 года российские судоверфи в своем нынешнем виде построить не в состоянии. Как отмечают эксперты, даже если немедленно начать крупномасштабное инвестирование средств в модернизацию верфей, то 8 тыс. судов российские предприятия за 10 лет построить все равно не успеют.

Но у российского речного судостроения существуют перспективы развития. Это связано в первую очередь с консолидацией крупных судостроительных организаций в государственную объединенную судостроительную корпорацию.

Вторым направлением является переосмысление в организации и технологии судостроения, создание унифицированных базовых проектов судов на новой фундаментальной основе.

В рамках Федеральной целевой программы «Развитие гражданской морской техники на 2009–2016 годы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 21 февраля 2008 года № 103 (с изменениями в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 24.12.2008 № 1010), предусмотрена разработка концептуальных проектов сухогрузных и

наливных судов смешанного (река–море) плавания.

Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» предусматривается за счет частных инвестиций построить 97 единиц транспортного флота. Объем финансирования для этих целей оценивается в 33,3 млрд рублей.

Крупнейшие судоходные компании России уже начали строить новый флот, преимущественно река–море плавания.

По заказу судоходной компании «Палмали» за последние четыре года на российских верфях построено 25 судов, в том числе на Волгоградском судостроительном заводе – семь сухогрузов (дедвейт 6970 тонн) и пять нефтеналивных барж (дедвейт 4400 тонн); на судостроительном заводе «Красное Сормово» в Нижнем Новгороде – пять сухогрузов (дедвейт 6270 тонн), три танкера дедвейтом свыше 13 тыс. тонн (проект 19619), а также пять танкеров–химовозов из серии «Новая Армада» (проект RST 22, дедвейт 7050 тонн).

7 апреля 2010 года компания «Палмали» подписала с ОАО «Волгоградский судостроительный завод» контракт на строительство пяти танкеров (плюс пять судов в опционе) типа «Армада» проекта RST 22М. Передача головного судна в эксплуатацию планируется на июль 2011 года.

ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство» в конце 2009 года был подписан договор на строительство серии из 10 грузовых теплоходов для Волжского пароходства. По условиям договора лизинга ОАО «ВЭБ–лизинг» приобретет 10 самоходных многоцелевых сухогрузных судов смешанного (река–море) плавания проекта RSD 44 у судостроительного завода «Окская судовой верфь» и передаст суда в лизинг ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство».

24 февраля 2010 года состоялась закладка киля головного судна серии на судостроительном заводе «Окская судовой верфь». Новый серийный грузовой теплоход – это универсальный сухогруз, предназначенный для перевозки навалочных, генеральных грузов и контейнеров. Новые суда призваны постепенно заменить грузовые теплоходы типа «Волго–Дон».

ОАО «Енисейское речное пароходство» разработана производственная программа развития речного флота на ближайшую перспективу (до 2015 года), которая предусматривает модернизацию и строительство судов с целью сохранения и дальнейшего увеличения тоннажа, позволяющего гарантировать 100%-ное выполнение заказов на перевозки грузов.

Программой запланирована постройка барж–площадок грузоподъемностью 2000 тонн (для перевозки грузов, необходимых для освоения Ванкорского нефтегазового месторождения в Туруханском районе Красноярского края), а также барж грузоподъемностью 1000 тонн (для доставки грузов на притоки Енисея в рамках «северного завоза») и грузоподъемностью 3000 тонн (для освоения Червинского месторождения песка – основного источника стройматериалов для Норильского промышленного района). В 2010 году в рамках данной программы построены четыре единицы несамоходного флота, а всего до конца 2015 года – 45 единиц.

Проблемным вопросом является замена речного пассажирского флота, особенно в регионах Севера, Сибири и Дальнего Востока. Действующие пассажирские суда, построенные еще в советское время, физически изношены и требуют больших, ежегодно увеличивающихся затрат на ремонт. По своим техническим параметрам эти суда часто не соответствуют условиям плавания и характеристикам пассажиропотоков, которые имеют тенденцию к увеличению объемов перевозок в таких крупных регионах, как Ханты–Мансийский и Ямало–Ненецкий автономные округа, Республика Саха (Якутия) и Красноярский край.

Решение проблемы возможно при создании современных скоростных судов. Следует отметить, что в последние годы проектно–конструкторскими организациями разработано несколько типов судов на воздушной подушке (СВП), наиболее распространенные из них: «Марс», «Хивус», «Ирбис», «Арктика». Они успешно эксплуатируются на Волге, Иртыше, Амуре, Лене, на переправах, внутригородских и пригородных линиях, межрайонных маршрутах, а также в системе МЧС России и МВД России.

Росморречфлот, выступая государственным заказчиком в постройке и реконструкции судов технического флота для содержания внутренних водных путей, в минувшем году объявил конкурс на разработку проектно–технической документации для строительства нового землесоса с технической производительностью по грунту 650 м³/ч, реконструкции черпакового земснаряда типа Р–36 и землесоса проекта 1–517–01 для работы на баровом участке р. Яна. Предусматривается, что реализация данных проектов будет осуществлена в 2011–2012 годах.

Всего по подпрограмме «Внутренний водный транспорт» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» предусматривается построить для государственных нужд 352 единицы современных судов обслуживающего флота, в том числе: земснарядов – 22 единицы; обстановочных судов – 250 единиц; судов, предназначенных для сбора и переработки отходов, утилизации нефтесодержащих вод, –16 единиц; судов для промерных и изыскательских работ – 32 единицы; служебно–вспомогательных судов – 32 единицы. Такие объемы судостроения выполнимы при освоении предусмотренных для этих целей финансовых средств в объеме 33,1 млрд рублей.

Специалисты считают, что при реализации поставленных задач объемы производства верфей на волне увеличения спроса в ближайшие четыре года могут удвоиться. Значительный объем спроса способен обеспечить и дальнейший рост. По различным оценкам, в ближайшие десятилетия российские судостроители могли бы выполнить заказы на сумму от 1 до 3 млрд долларов.

Для выполнения столь масштабных, даже глобальных амбициозных проектов в судостроительной промышленности произошли структурные изменения. Самое значительное из них – формирование ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК), в которую вошли большинство принадлежащих государству предприятий отрасли.

Прогнозируется, что с увеличением спроса на судостроительную продукцию конфигурация отрасли в ближайшее десятилетие претерпит существенные изменения. С одной стороны, на волне повышенного спроса продолжится консолидация отрасли – компании будут объединять усилия для выполнения крупных заказов. Эксперты уверены, что инвесторов главным образом будут интересовать эффективные предприятия с отлаженным технологическим циклом, чтобы не приходилось терять время на строительство новых производственных мощностей или масштабную модернизацию существующих.

С другой стороны, предприятия, не вполне отвечающие требованиям заказчиков и не представляющие особого интереса для крупных игроков отрасли, либо перестанут существовать как хозяйствующие субъекты, либо будут перепрофилированы. Собственно, процесс перепрофилирования в отрасли уже начался. Например, Тюменский судостроительный завод, имеющий диверсифицированное производство, в настоящее время вообще не занимается судостроительной продукцией, переключившись на выпуск

металлоконструкций.

В общей проблеме нового судостроения существуют и вопросы второго плана, но без их решения основные цели не будут достигнуты в полном масштабе.

В этой части необходимо остановиться на следующем. Значительная часть судового оборудования в России не производится. Например, у нас в стране не изготавливаются современные судовые двигатели. При закупке же за рубежом комплектующие облагаются ввозными таможенными пошлинами (до 30%). В результате, по оценке экспертов, при строительстве судов для внутреннего рынка (с импортными комплектующими) рост стоимости судна может составлять порядка 10%. Тогда как при постройке судна на экспорт пошлины на ввоз комплектующих не взимаются. В итоге суда российского производства обходятся российским же судовладельцам на 10% дороже, чем зарубежным. И если российский судовладелец импортирует судно и ставит его на учет в Российский морской судовой реестр, то это судно также не облагается пошлинами.

Кроме того, взимание пошлин при импорте оборудования тормозит развитие лизинга в стране. Одним из условий получения лизинговых денег, которые идут на строительство судов через ОАО «Объединенная судостроительная корпорация», является то, что заказчиком должна выступать российская компания. Поэтому лизингополучатель обязан платить и процентную ставку за использование лизинговых средств, и таможенные пошлины за ввозимые комплектующие. В результате участие в лизинговой программе для судовладельца является менее выгодным, чем, например, привлечение кредита от зарубежного банка.

В России отлаженной системы кредитования в сфере судостроения не существует. Российские банки выдают кредиты в размере 40–60% от стоимости судна максимум на четыре–пять лет и минимум под 12–14% годовых. И это при том, что судно окупается в среднем не менее чем за 9–12 лет эксплуатации.

Что касается государственных субсидий, то, как и в других отраслях, в российском судостроении поддерживается экспорт: государство возмещает часть процентной ставки по кредитам, взятым для производства и поставок продукции иностранным заказчикам.

Использование кредитов зарубежных банков, кроме необходимости предоставления государственных гарантий, обуславливается кредиторами обязательным заказом на Западе комплектующего оборудования и регистрацией построенных под этот кредит судов под иностранный флаг.

Получить кредит от зарубежного банка на строительство судна для российского судовладельца – крайне сложная задача, которую могут решить только крупные компании.

Хочется надеяться, что комплексная реализация перечисленных мер позволит российскому речному судостроению выйти на новый технологический уровень, существенно расширить масштабы производства и тем самым повысить конкурентоспособность на внутреннем и внешнем рынках.

Важно подчеркнуть, что для решения указанных проблем речное судостроение не претендует на какие-то значительные преференции и субсидии, которые ставили бы его в привилегированное положение в сравнении с другими отраслями промышленности. Корабелы в основном рассчитывают на государственную поддержку в виде совершенствования механизмов финансирования отрасли речных перевозок, реализации регуляторных и экологических мер.

Collection by gagarinalg.ru