



Доковая пробоина



✍ Татьяна Вильде

Резкий скачок спроса на ремонт арктических судов обнажил системные проблемы отрасли: нехватка доков, стареющие мощности и импортозависимость. Власти и бизнес ищут способы ликвидации отставания, требующего не менее 150 млрд руб. инвестиций.

Развитие Северного морского пути столкнулось с суровой реальностью: растущему арктическому флоту практически негде отремонтировать в родных водах. Эта проблема, долгое время остававшаяся в тени, сегодня приобретает статус приоритетной для дальнейшего освоения Арктики.

Как признал в ходе форума «Арктика-Регионы» в Архангельске директор архангельского филиала Российского морского регистра судоходства (РС) Андрей Папин, реальная ремонтная база в Арктике для оперативной и доступной поддержки судов локальна и сосредоточена в Мурманске и Архангельске.

Статистика рисует неутешительную картину. В Архангельском филиале регистра состоит на учете 212 судов. За последние 5 лет их количество увели-

чилось на 30%, но средний возраст — около 30 лет, и он не меняется. Незначительное пополнение регионального флота новыми судами только компенсирует естественное старение всего остального флота. Поэтому доля судов возрастом более 30 лет сейчас в полтора раза больше, чем 10 лет назад, и составляет уже 60%. «Десять лет назад было только 40% судов свыше 30 лет. То есть старение флота прогрессирует», — констатировал Андрей Папин.

При этом существующих мощностей явно недостаточно. Как отметил в ходе форума директор Судостроительного кластера Архангельской области Сергей Смирнов, на всем Северо-Западе насчитывается около 50 судоподъемных средств, но лишь 18 из них соответствуют требованиям для подъема современных морских и судов класса



«река-море». «Это крайне мало. Даже по скромным оценкам, существующие мощности могут обеспечить ремонт лишь трети нуждающихся в нем судов, — подчеркивает Сергей Смирнов. — То есть если даже не брать в расчет качество ремонта или глубину модернизации — проблема начинается на этапе подъема судна из воды. Эта нехватка подтверждена точными цифрами и является главным сдерживающим фактором для отрасли».

Проблема стала еще острее с запуском контейнерной линии «Арктический экспресс», связывающей Китай и Архангельск. «Судовладельцы (китайской компании. — Прим. ред.) несколько раз спрашивали о возможностях ремонта. Но их суда по габаритам больше возможностей наших доков. Ни Архангельск, ни Мурманск принять их не могут. Это сказывается на фрахтовых ставках и страховках», — пояснил Сергей Смирнов. Он добавил, что до двух третей судов с доковым весом 5–9 тыс. тонн из портов Архангельск и Мурманск вынуждены уходить на доковый ремонт в Санкт-Петербург, Калининград или даже Китай из-за недостаточной грузоподъемности доков.

Средний возраст плавдоков в Арктике составляет 51 год, а единственного сухого дока — 84 года

Ситуация усугубляется тем, что судоремонтные мощности сильно изношены. По данным ФАНУ «Востокгосплан», в Арктике средний возраст плавдоков составляет 51 год, а единственного сухого дока — 84 года. В такой ситуации актуальным становится строительство и развитие мощностей.

От гигантов до «лего-конструкторов»

Ответом отрасли стала масштабная доковая программа Объединенной судостроительной корпорации (ОСК). «Сейчас по нашим проектам строятся четыре дока. Один сдан. Самый крупный — док проекта 24012 грузоподъемностью до 25 тыс. тонн для «Северной верфи». <...> При строительстве доков используется принцип распределенной верфи», — сообщил руководитель проекта ЦМКБ «Алмаз» Александр Рогачев.

Так, Амурскому судостроительному заводу сдан док-понтон «Амурец» проекта 65911 грузоподъемностью до 7,5 тыс. тонн. На стадии строительства:

- док «Сухона» проекта 02122 на ПО «Севмаш» — до 23,5 тыс. тонн;
- док «Капитан Анатолий Ермолаев» проекта 17692 на ПСЗ «Янтарь» — до 12,5 тыс. тонн;
- док «Амур» проекта 17574 на Амурском судостроительном заводе — до 7,5 тыс. тонн;
- док проекта 24 012 для «Северной верфи» — до 25 тыс. тонн.

Александр Рогачев также отметил, что разработан концепт-проект дока на 100 тыс. тонн, реализуемый на отечественном оборудовании.

Однако традиционные доки не единственное решение. Директор департамента ПО «Подъемтранс-маш» Константин Ефимов считает, что в зависимости от целей и назначения можно активнее использовать вертикальные судоподъемники (синхролифты). «Спроектировать плавдок — это полдела. Его строительство — задача для верфи. Оборудование же для судоподъемника, как конструктор «Лего», можно изготовить на машиностроительных заводах. Комплект для подъемника на 35 тыс. тонн мы способны сделать за 14 месяцев», — заявил Константин Ефимов. Еще одним аргументом в пользу синхролифтов является количество работающего персонала. «Так, если плавдок обслуживает команда из 35–52 человек, то судоподъемник такой же грузоподъемностью — всего два человека», — отметил он.



По оценке «Востокгосплана», дефицит сооружений для спуска-подъема судов в Архангельском и Мурманском регионах составляет 8–11 единиц. «Мне сложно комментировать эту цифру, но мы получили за последние два года запрос на проработку порядка 20–25 спускоподъемных сооружений», — добавил Константин Ефимов.

Системные проблемы

Помимо доков, отрасль сдерживают другие проблемы. Главная из них — зависимость от импорта судового комплектующего оборудования. «Судовладельцы по привычке пытаются достать иностранное оборудование и не особо смотрят на российские альтернативы», — констатирует начальник отдела гражданского судостроения машиностроительного предприятия «Винета» Павел Петров. Сергей Смирнов подтвердил эту информацию, отметив, что целевых программ по «просвещению» судовладельцев о российских аналогах нет.

Остро стоит кадровый вопрос и нехватка господдержки. «Нужна либо программа, либо подпрограмма, целевая для судоремонтных предприятий, и не только входящих в госкорпорации. Частным компаниям нужны отдельные меры, прежде всего помощь с инфраструктурой — подходным каналом», — отметил руководитель Судостроительного кластера Архангельской области.

По оценке «Востокгосплана», масштаб необходимых инвестиций в развитие судоремонта в России колоссален. «В Арктике и на Дальнем Востоке это потребует 153 млрд руб. инвестиций. В результате максимально возможное к 2035-му число ре-

монтов в год выросло бы с менее чем 120 до свыше 430, а доков — с 14 до 36», — отметил ранее директор ФАНУ «Востокгосплан» Михаил Кузнецов.

Для достижения таких результатов необходима серьезная государственная поддержка предприятий судоремонтной промышленности. Эксперты ФАНУ «Востокгосплан» сформулировали предложения как по прямым мерам господдержки (например, компенсации капитальных затрат, льготным кредитам), так и по дополнительным. Последние касаются совершенствования опытно-конструкторских работ (субсидирование 100% ставки по кредитам на развитие мощностей для ОКР), создания и реализации программы развития судоремонта в Арктике, ускорения таможенных и визовых процедур.

Невостребованная поддержка

Следует признать, что российские власти уже пытались внедрить меры поддержки судоремонта. Однако льгота в виде нулевой ставки НДС оказалась практически неработающей. Несмотря на то что механизм, предполагающий инвестиции 20% выручки в модернизацию в обмен на налоговые льготы, был запущен еще в 2023 году, отрасль его почти не использует. Как следует из ответа Всероссийской ассоциации рыбохозяйственных предприятий (ВАРПЭ) на запрос Минпромторга России предоставить сведения о применении данного механизма, главная причина — неподъемные для большинства компаний условия. Подавляющее число из сотен профильных предприятий относятся к малому и среднему бизнесу, для которых обязательство вкладывать пятую часть оборота в развитие является невыполнимым.



«После принятия приказа (о нулевом НДС. — *Прим. ред.*) судоремонтными предприятиями отмечалось, что они столкнулись с рядом практических сложностей, которые фактически блокируют возможность воспользоваться предусмотренной мерой государственной поддержки. В частности, установленные сроки оказались нереалистичными: выделяемого одного года явно недостаточно для принятия серьезных инвестиционных решений, а семилетний период действия соглашения не покрывает срок окупаемости капиталоемких проектов в судоремонтной отрасли», — заявил президент ВАРПЭ Герман Зверев.

Есть и другие сложности, обратил внимание председатель совета директоров «Нордик Инжиниринг» Николай Шабликов. «В частности, недостаточная проработанность механизма: отсутствие четких критериев оценки инвестиций, проблематичный возврат НДС при работе с поставщиками и невозможность приобретения импортного оборудования», — уточнил он.

Кроме того, нулевая ставка не делает услуги дешевле, что снижает конкурентоспособность компаний на фоне предприятий на упрощенном налогообложении. В ассоциации считают необходимым

Для развития мощностей судоремонта на Дальнем Востоке и в Арктике потребуется 153 млрд руб. инвестиций

доработать эту меру, снизив планку инвестиций до 10–15% и увеличив срок действия соглашений до 15 лет, как это предлагалось экспертами еще в прошлом году. Пока же программа поддержки, призванная стимулировать развитие, остается лишь на бумаге.

Решение накопившихся проблем в судоремонте, включая обслуживание арктического флота, требует серьезных вложений в модернизацию. Задача сложная: нужно не только строить новые доки, но и готовить кадры, налаживать поставки оборудования.

Справиться с этим можно только совместными усилиями государства и бизнеса. Развитие арктического судоремонта — это ключевое условие для надежной работы Северного морского пути и обеспечения транспортной независимости России. §

📷 Фото: ⚙ СРЗ «Красная Кузница» АО «ЦС «Звездочка»