

УДК 338.45

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЕ СУДОРЕМОНТА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ РЫБОПРОМЫСЛОВОГО ФЛОТА СТРАНЫ

Неуступова Алина Серафимовна

к.э.н., доцент

Бигвава Диана Гочаевна

студент

Санкт-Петербургский государственный
морской технический университет

Аннотация: В статье рассматриваются особенности развития судоремонтной отрасли для обслуживания рыбопромыслового флота и гражданского флота в целом на современном этапе модернизации экономики России. Представлен анализ проблем судоремонта, требующих решения на частно-государственном уровне. Приведены различные действующие государственные меры поддержки судоремонтной отрасли.

Ключевые слова: рыбопромысловый флот, судоремонтные предприятия, судоремонт, государственные программы.

DEVELOPMENT OF THE SHIP REPAIR INDUSTRY FOR SERVICING THE FISHING FLEET

Neustupova Alina Serafimovna

Bigvava Diana Gochaevna

Abstract: The article discusses the features of the development of the ship repair industry for servicing the fishing fleet and the civil fleet as a whole at the present stage of modernization of the Russian economy. The analysis of ship repair problems requiring solutions at the private-state level is presented. Various existing state measures to support the ship repair industry are presented.

Key words: fishing fleet, ship repair enterprises, ship repair, state programs.

С 2017 года в России активно внедряются механизмы государственной поддержки отрасли (субсидии на уплату процентов по кредитам и лизинговым платежам, утилизационный грант, субсидии, рыболовные и краболовные

инвестиционные квоты), стимулирующие заказчиков размещать заказы на российских верфях. Данные меры поддержки в целом подтвердили свою эффективность и позволяют частично компенсировать менее благоприятные, по сравнению с зарубежными верфями, условия финансирования строительства судов. Среди наиболее динамично развивающихся сегментов судостроения стоит отметить строительство рыбопромыслового флота. [5]

По состоянию на начало 2022 года в рамках рыболовных и краболовных инвестквот строится 85 рыбопромысловых судов, из них 37 законтрактованы на сдачу в 2023-2025 гг., а также 42 краболова.

На рисунках 1,2 представим портфель заказов судостроительных верфей на постройку рыболовных и краболовных судов.

В этой связи возникает актуальный вопрос о возможности ремонта рыбопромыслового флота в ближайшем будущем на отечественных судоремонтных предприятиях.

В соответствии со стратегией развития судостроительной промышленности на период до 2035 года, в Российской Федерации действуют около 50 крупных и более 100 малых и средних судоремонтных организаций, способных осуществлять ремонт и техническое обслуживание кораблей и судов.

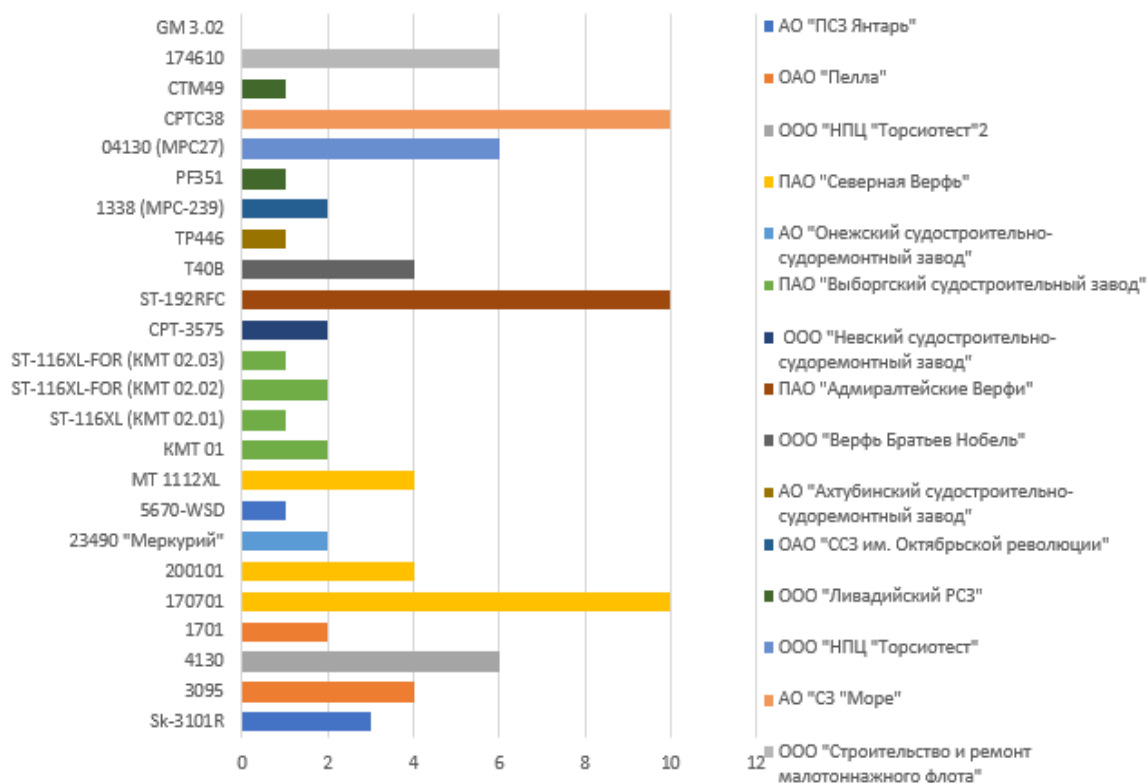
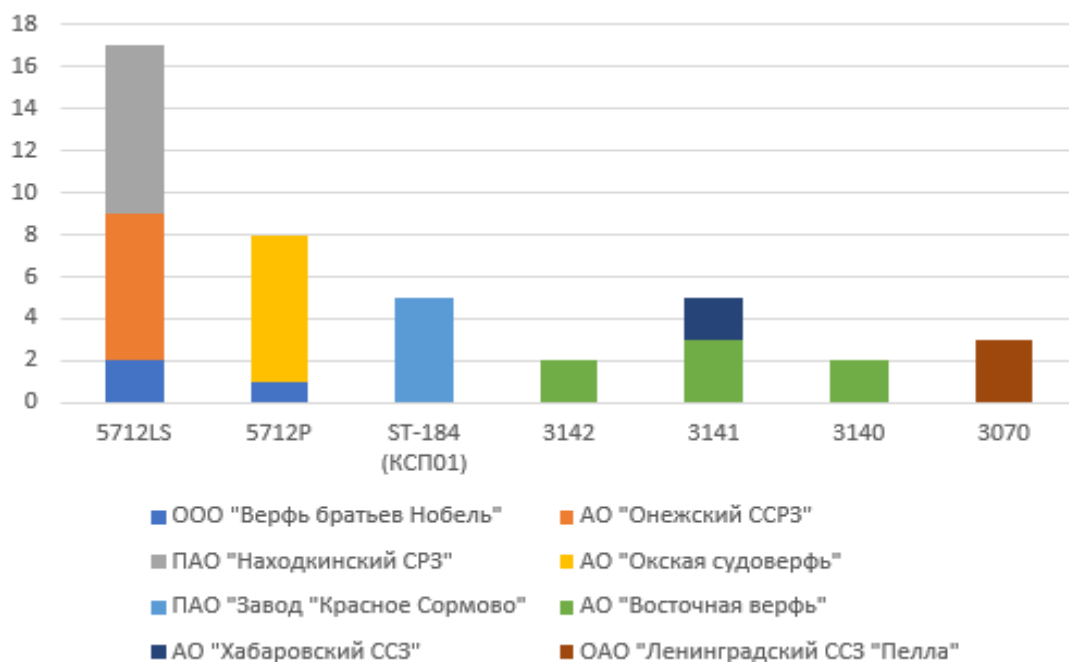


Рис. 1. Портфель заказов на рыболовные суда в разрезе проектов на российских верфях, ед. [4]

Мощности крупных судоремонтных организаций, в отличие от малых и средних, ориентированы на ремонт военных кораблей.



**Рис. 2. Портфель заказов на краболовов в разрезе проектов
на российских верфях, ед. [4]**

По территории страны предприятия размещены неравномерно. На Северо-Западе — 47%, в Центре и Поволжье — 27%, на Юге — 10%, на Урале и в Сибири — 4%, на Дальнем Востоке — 12%. При этом предприятия, расположенные в Северо-Западном и Дальневосточном федеральных округах, в основном специализируются на ремонте кораблей и судов для Минобороны России.

Наиболее крупными судоремонтными мощностями обладают предприятия, входящие в структуру Объединенной судостроительной корпорации (ОСК). На Северо-Западе страны — «Севмаш», «Звездочка» (с филиалами), 10 и 33 СРЗ, Кронштадтский морской завод и ДЦСС — ДВЗ «Звезда», «Дальзавод», Северо-восточный ремонтный центр, 30, 82 и 179 СРЗ. Их производственные мощности позволяют осуществить ремонт кораблей и судов любого класса и назначения.

В ходе реализации стратегии предусматривается удвоить количество новых и обновленных судоремонтных мощностей, увеличить объем судоремонта в два раза (до 144 млрд. руб.), а также повысить эффективность

планирования и управления производством в организациях судостроительной промышленности и обеспечить их финансовую устойчивость [5].

Вопрос формирования условий для развития судоремонта, в том числе за счет технического перевооружения и модернизации предприятий, стоит применительно ко всем организациям, осуществляющим этот вид деятельности, без привязки конкретно к ремонту рыбопромысловых судов.

Очевидно, что на ряде предприятий, занятых, в том числе судоремонтом рыбопромыслового флота, существует высокая степень износа основных производственных фондов, наряду с их избыточной и несоответствующей задачам гражданского судоремонта структурой, которая в совокупности с недозагруженностью технологического оборудования формирует сверхнормативную фондоемкость готовой продукции. [5]

Судоремонт – проектное производство с большим количеством ручного труда, где объем работ ограничен корпусными работами, ремонтом основных систем, монтажом оборудования и механизмов, а также достроечной и испытательной номенклатурой. При этом стоимостные и временные параметры текущего и среднего ремонта, а также сервисного обслуживания напрямую зависят от состояния комплектующего оборудования, которое для рыбопромыслового судна составляет порядка 70–80% от его стоимости (энергетическая установка, пропульсивный комплекс, навигационное оборудование, траловый комплекс, спасательные устройства, технологическое оборудования для хранения и переработки биоресурсов и др.). До 90 % данного оборудования имеет импортное происхождение. [6]

Высокая доля импортного оборудования на гражданских судах российской постройки способствует повышению зависимости отечественного судоремонта от импорта соответствующих материалов и судовых комплектующих.

Существующий порядок использования и таможенного оформления запасных частей, материалов и оборудования, ввозимых на судах или доставляемых иным способом как иностранными, так и российскими заказчиками для ремонта и сервисного обслуживания судов, в соответствии с действующим Таможенным кодексом характеризуется сложностью и длительностью оформления соответствующих процедур.

При этом в связи с высокой неопределенностью спроса в условиях рыночной экономики в области гражданского судоремонта, а также, во многом, по причине преимущественно его проектной ориентированности и

уникальности каждого заказа практически отсутствует возможность долгосрочного логистического планирования, за исключением сервисных подразделений крупных судоходных компаний или судоремонтных центров, за которыми закреплены однотипные суда или несколько типов судов. Кроме того, слабая межзаводская кооперация и высокие затраты на поддержание складской логистики препятствуют развитию соответствующей инфраструктуры.

В результате конкурентоспособность отечественных судоремонтных предприятий существенно снижается по отношению к смежным предприятиям соседних государств, которые не имеют подобных ограничений. Таким образом, собственники судов отдают предпочтение проведению ремонта на иностранных судоремонтных базах, расположенных на маршрутах плавания данных судов: на Дальнем Востоке – Китай, Южная Корея, на Северо-Западе – Норвегия, на Южном направлении – Турция.

Таким образом, в сложившейся ситуации, основные проблемы, с которыми сталкиваются предприятия при ремонте рыбопромысловых судов, лежат вне плоскости оснащённости заводов необходимыми мощностями. Трудности, вызывающие беспокойство, главным образом, связаны с практикой применения таможенной переработки на территории Российской Федерации продукции судостроительной промышленности.

В связи с чем, авторами предлагаются следующие пути их решения:

- ввести временный мораторий на взыскание штрафов по таможенным пошлинам для «незаходных судов» с взысканием «замороженной» задолженности при повторном нарушении таможенного режима. Данная мера увеличит объем судоремонта в Российской Федерации в ближайшие годы в среднем на 5%+;

- повысить таможенные пошлины (более 5%) на судоремонт российских судов на иностранных верфях;

- упростить административные регламенты Федеральной таможенной службы при оформлении судового комплектующего оборудования с целью уменьшения сроков оформления при проведении судоремонта на территории Российской Федерации;

- разрешить беспошлинный ввоз судового комплектующего оборудования на борту судна для проведения судоремонта на территории Российской Федерации;

- продолжить работу по вопросу установления нулевой ставки налога на добавленную стоимость для всех видов ремонта судов независимо от их местонахождения, внося соответствующие изменения в статьи 149, 164, 165, 171–173 части второй Налогового кодекса Российской Федерации.

В настоящее время уже действуют следующие основные механизмы государственной поддержки развития производственно-технологического потенциала судостроительных предприятий:

1. Государственная программа Российской Федерации «Развитие оборонно-промышленного комплекса».

В рамках Программы возможно получение бюджетных инвестиций на создание, реконструкцию и техническое перевооружение судостроительных и судоремонтных предприятий, задействованных в реализации заданий государственного оборонного заказа. При этом цели и задачи заявленного мероприятия должны безальтернативно удовлетворять приоритетам реализации государственной программы вооружения до 2027 года, а также интересам развития судостроительной отрасли [1].

2. Фонд развития промышленности (ФРП)

В рамках ФРП возможно предоставление финансового обеспечения в формате льготного займа, выдаваемого на реализацию инвестиционных проектов, направленных на разработку высокотехнологичной продукции, импортозамещение, лизинг производственного оборудования, реализацию станкостроительных проектов, цифровизацию действующих производств, диверсификацию предприятий ОПК, производство комплектующих и повышение производительности труда, а также соответствующих целям и отраслевым приоритетам государственной программы Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений», утвержденной Постановлением Правительства Российской Федерации от 15.04.2014 г. № 304, и Плану мероприятий по импортозамещению в судостроительной отрасли Российской Федерации, утвержденному Приказом Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 01.03.2019 г. № 580.

Для реализации новых промышленных проектов ФРП предоставляет целевые займы по ставке 1% и 3% годовых сроком до 7 лет в объеме от 5 млн. до 2 млрд. руб. ФРП также совместно финансирует проекты, которым требуются займы до 100 млн. руб., с региональными фондами развития

промышленности в соотношении 70% (федеральные средства) на 30% (средства регионов). [2]

3. Государственная программа Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений»

В рамках реализации основного мероприятия 3.2 «Создание и реконструкция производственных мощностей российского судостроения» Подпрограммы 3-«Развитие производственных мощностей гражданского судостроения и материально-технической базы отрасли» предусматривается финансирование строительства, модернизации и технического перевооружения объектов капитального строительства (при условии подготовки и представления организацией-застройщиком документов в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 2008 г. № 590 «О порядке проведения проверки инвестиционных проектов на предмет эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения» и постановлением Правительства Российской Федерации от 30 апреля 2013 г. № 382 «О проведении публичного технологического и ценового аудита крупных инвестиционных проектов с государственным участием и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации»). Помимо этого, в рамках данной подпрограммы предусмотрено предоставление субсидии из федерального бюджета российским организациям в целях возмещения процентов по кредитам, привлеченным для реализации проектов по созданию судостроительных комплексов. Правила предоставления субсидии регулируются постановлением Правительства Российской Федерации от 14 марта 2018 г. № 253 [3].

4. В рамках реализации Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2035 года предусматривается увеличение количества новых и обновленных судоремонтных мощностей в два раза, удвоение объема судоремонта (до 144 млрд. руб.), а также повышение эффективности планирования и управления производством в организациях судостроительной промышленности и обеспечение их финансовой устойчивости [1].

Таким образом, представленный комплекс мероприятий и качественное профессиональное управление стратегией развития может позволить кардинальным образом изменить ситуацию в отрасли судоремонта, выйти на необходимый уровень конкурентоспособности российских предприятий и отрасли на мировом рынке.

Список литературы

1. Официальный сайт Правительства РФ. [Электронный ресурс]. URL: [http://static.government.ru/media/files/iZ4uqvL9mUDskW9PchNt043CW0AuuYQN.pdf/](http://static.government.ru/media/files/iZ4uqvL9mUDskW9PchNt043CW0AuuYQN.pdf)
2. Постановление Правительства РФ от 16 мая 2016 г. N 425-8 Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Развитие оборонно-промышленного комплекса" <https://base.garant.ru/71405638/>
3. "Фонд развития промышленности. [Электронный ресурс]. URL: <https://frprf.ru/> :
4. Судостроительная промышленность России. Итоги 2020 года. Прогноз до 2025 года [Электронный ресурс]. URL: [DEMO_Sudostroitel'naya_prom_2020-2025.pdf](#)
5. Забытый судоремонт. // Журнал «Порт Ньюс» 2020, № 2 с 18-24
6. Судоремонт в ожидании поддержки.// Журнал «Порт Ньюс», 2022, № 1. с.38-40