

Р. В. Паршин

**СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ
В СУДОРЕМОНТЕ**

Монография

*Под редакцией
доктора технических наук
Л.М. Клячко*

2021

Стратегическое планирование судоремонта

Автор: Роман Викторович Паришин – Генеральный директор ООО «РОСФЛОТСЕРВИС», Руководитель рабочей группы по судоремонту и техническому обслуживанию, судовому комплектующему оборудованию Научно-экспертного совета (НЭС) Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации

Обновление российского морского флота осуществляется медленнее его старения. В 2020 году средний возраст судов составлял 20,7 лет. Для поддержания работоспособности флота наряду с другими мерами необходимо развивать современную судоремонтную базу.

Однако в настоящее время судоремонт является одним из наиболее проблемных направлений судостроения. Возможности российского судоремонта продолжают снижаться. При этом наблюдается уменьшение количества предприятий, усиление их технологической отсталости.

Отечественные судоремонтные предприятия проигрывают конкуренцию аналогичным предприятиям соседних стран (Китай, Корея, Финляндия). Это, прежде всего, связано с:

низкой рентабельностью судоремонтного производства (неспособность его по цене и срокам конкурировать с зарубежными предприятиями);

импортозависимостью по судовому комплектующему оборудованию;

изношенностью основных фондов предприятий;

дефицитом квалифицированных кадров;

низкой производительностью труда и устаревшей организацией производства, ограничивающей применение передовых технологий при строительстве и ремонте судов современных проектов.

Следует отметить, что роль судоремонта в обеспечении социально-экономического развития и национальной безопасности страны в последние годы продолжает увеличиваться в связи с санкционной нагрузкой, падением курса рубля.

В настоящее время назрела необходимость разработки мер поддержки

судоремонтных предприятий, способствующих возврату российских судовладельцев, проводящих ремонт судов за рубежом, на российские верфи для проведения ремонта. В целях создания условий для развития судоремонта необходимо в документах стратегического планирования предусмотреть мероприятия по улучшению производственной инфраструктуры судоремонтных предприятий, обновлению используемого оборудования и внедрению передовых технологий и т.п.

До 2019 года судоремонт не выделялся в системе стратегического планирования судостроения, как специальное направление, что отрицательно сказывалось на его развитии.

В последнее время, в документах стратегического планирования этот пробел стал устраняться.

Распоряжением Правительства РФ от 28 октября 2019 г. № 2553-р утверждена Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2035 года [1] (далее – Стратегия), в которой ставится задача по удвоению количества новых и обновленных судоремонтных мощностей, увеличению объема судоремонта в 2 раза. Решение этой задачи будет оцениваться по следующим показателям: «объем работ судоремонта на судоремонтных предприятиях» и «отношение количества новых и обновленных судоремонтных мощностей к общему количеству производственных мощностей (процентов)». Планируется, что объем работ судоремонта на судоремонтных предприятиях возрастет с 72 млрд. рублей в 2019 г. до 144 млрд. рублей в 2035 г.

Целью реализации Стратегии является «обеспечение создания современной продукции судостроения за счет достижения к 2035 году 80 процентов загрузки основных производственных фондов организаций отрасли, увеличения в 2,2 раза объема производства при одновременном росте в 2 раза производительности труда и повышения доли стоимости отечественной продукции в стоимости конечной гражданской продукции до 75 процентов». К указанному сроку отечественная судостроительная

промышленность должна «занять до 90 процентов внутреннего рынка гражданских судов и морской техники в стоимостном выражении и до 98 процентов в тоннаже, увеличить уровень их экспорта до 25 млрд. рублей». Степень решения этой задачи будет оцениваться с использованием показателя: объем выпуска гражданских судов и морской техники в судостроительных и судоремонтных организациях промышленности судостроительной отрасли в денежном выражении по отношению к 2018 году.

В Стратегию включены мероприятия по решению задач в области судоремонта:

формирование центров судоремонта гражданских судов в рамках действующих процессов диверсификации производств, специализирующихся на строительстве и ремонте боевых кораблей;

развитие нормативно-правовых инструментов для ограничения возможностей отечественных судовладельцев по ремонту судов и морской техники на зарубежных судостроительных предприятиях;

создание территориальных производственных судоремонтных кластеров с развитой сетью логистических коммуникаций, состоящих из поставщиков судового комплектующего оборудования, специализированных организаций, предоставляющих производственные и сервисные услуги, научно-исследовательских и образовательных организаций;

создание единой информационной системы логистической поддержки сервисного обслуживания и ремонта, поставки судового оборудования и комплектующих изделий, интегрированной с аналогичными системами зарубежных производителей, зарубежными и российскими сервисными центрами;

совершенствование таможенного тарифного регулирования с целью упрощения и ускорения поставок импортных запасных частей, материалов и комплектующих, используемых при судоремонте;

создание механизмов стимулирования для внедрения в судоремонтных организациях инновационных технологий судоремонта и сервиса.

Так же в Стратегию включены мероприятия, направленные на решение задач в области судового комплектующего оборудования:

разработка и реализация плана-графика («дорожной карты») по импортозамещению судового комплектующего оборудования и локализации его производства на территории Российской Федерации;

создание центра компетенций судового комплектующего оборудования в целях расширения кооперационных связей конструкторских бюро и промышленных судостроительных организаций;

создание производственных мощностей на базе государственно-частного партнерства по отдельным направлениям судового машиностроения;

формирование эффективной системы мониторинга и контроля качества и сертификации в сфере судового комплектующего оборудования;

развитие эффективной системы продвижения и продаж судового комплектующего оборудования.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2020 г. № 2868-р утвержден План мероприятий по реализации Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2035 года [2] (далее План). В него вошел ряд мероприятий направленных на решение долгосрочных задач в области судоремонта, сервисного обслуживания, снабжения комплектующим оборудованием.

В частности, в раздел VI Плана «Мероприятия, направленные на решение задач в области судоремонта» включены следующие пункты:

развитие и создание территориальных производственных судоремонтных кластеров в Дальневосточном федеральном округе и Северо-западном федеральном округе (Архангельской и Мурманской областях, г. Санкт-Петербурге);

разработка и создание единой ремонтно-эксплуатационной информационной базы (для судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации) для обеспечения бесперебойного функционирования судоремонтных организаций отрасли;

подготовка предложений по включению отдельных позиций в единую Товарную номенклатуру внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза, утвержденную Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 16 июля 2012 г. № 54 «Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза», в отношении запасных частей, материалов и комплектующих, используемых для судоремонта.

В раздел II «Организация производства в судостроительной отрасли» включены следующие мероприятия:

реализация планов развития производственно-технологической базы судостроительных и судоремонтных организаций отрасли в части создания новых и реконструкции действующих построечно-спусковых сооружений;

реализация мероприятий по глубокой модернизации акционерного общества «Онежский судостроительно-судоремонтный завод»;

привлечение организаций малого и среднего бизнеса к проектам в судостроительной отрасли и кооперирование деятельности организаций.

В раздел III «Судовое комплектующее оборудование и импортозамещение в судостроительной отрасли» включены следующие направления: «обеспечение импортозамещения судового комплектующего оборудования и локализации его производства на территории Российской Федерации».

Фактически План определил порядок отчетности Минпромторга России и других министерств перед Правительством Российской Федерации по отдельным направлениям Стратегией.

Стратегия является основой для формирования и реализации государственной политики в области судостроения, а также для разработки государственных программ Российской Федерации.

Вместе с тем, необходимо дальнейшее совершенствование системы стратегического планирования в области судоремонта, развитие

соответствующей нормативно- правовой базы, внесение соответствующих изменений в действующие документы стратегического планирования в области морской деятельности, в том числе исходя из положений Стратегии и Плана.

Особое внимание должно быть уделено системности и сбалансированности развития судоремонта в соотношении с другими отраслями морской деятельности.

Мировой опыт показывает, что отсутствие системного подхода может привести к серьезным проблемам в развитии флота.

Так, например, основу ВМС США в настоящее время составляют эсминцы типа "Арли Берк". В свое время эти корабли строились исключительно высокими темпами- по 3-4 корабля в год. При этом, заблаговременно не были приняты меры по развитию мощностей для их ремонта и модернизацией. В результате, из- за отсутствия необходимых судоремонтных мощностей, первые 21 корабль остаются в их нынешнем состоянии и не могут быть модернизированы, как планировал флот, до последней конфигурации с Aegis¹.

Для решения этих проблем, Научно-экспертным советом Морской коллегии (протокол от 16 октября 2020 г. № 2 (50)) [3] была создана рабочая группа под руководством автора данного раздела для подготовки предложений по развитию стратегического планирования в части судоремонта, технического обслуживания, судового комплектующего оборудования.

Рабочая группа выработала целый ряд предложений в этом направлении.

Для реализации положений Стратегии целесообразно включить мероприятия по их реализации в Государственную программу Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых

¹ defensenews.com

месторождений» (утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 304) [4] (далее – госпрограмма).

Исходя из положений Стратегии, определяющих направления развития судоремонта, в госпрограмму целесообразно включить следующие тезисы.

Цель Программы дополнить абзацем: удвоить количество новых и обновленных судоремонтных мощностей, увеличить к 2035 году объем судоремонта в 2 раза по сравнению с 2018 годом.

Включить в госпрограмму задачу: занять к 2035 году до 90 процентов внутреннего рынка судоремонта гражданских судов и морской техники в стоимостном выражении и до 98 процентов в тоннаже, создать условия для увеличения экспортного потенциала судоремонта.

В приоритетные направления государственной политики в области развития судостроительной промышленности добавить следующее направление: «создание механизмов стимулирования для внедрения в судоремонтных организациях инновационных технологий судоремонта и сервиса».

Также включить соответствующий указанной задаче показатель: «объем выполненных работ судоремонтными организациями в денежном выражении по отношению к 2018 году (процентов)».

В подпрограмму 3 «Развитие производственных мощностей гражданского судостроения и материально-технической базы отрасли» целесообразно включить мероприятие по бюджетному финансированию реконструкции и модернизации производственных мощностей судоремонтных организаций.

В подпрограмму 4 «Государственная поддержка» целесообразно добавить мероприятия по государственной поддержке судоремонта. В частности, предусмотреть выделение:

бюджетных средств на возмещение процентов по кредитам, привлеченным для реализации проектов по созданию новых и модернизацию действующих судоремонтных комплексов;

субсидий судоремонтным организациям на финансовое обеспечение части затрат, связанных с внедрением в судоремонтных организациях инновационных технологий судоремонта и сервиса;

предоставление государственной поддержки российским транспортным компаниям, пароходствам, организациям рыбохозяйственного комплекса, осуществляющим судоремонт на отечественных предприятиях.

Аналогичные мероприятия ранее были успешно реализованы для создания условий развития судостроения.

Возможно, потребуется специальная подпрограмма по развитию судоремонта. Также в госпрограмму целесообразно включить дополнительные мероприятия по импортозамещению комплектующего оборудования.

Мероприятия по развитию судоремонта, импортозамещению комплектующего оборудования также целесообразно включить в государственные программы Российской Федерации: «Развитие оборонно-промышленного комплекса», «Развитие рыбохозяйственного комплекса», «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации», «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя».

Основополагающим документом стратегического планирования морской деятельности является Морская доктрина Российской Федерации (утверждена Президентом Российской Федерации В.В. Путиным 26 июля 2015 года) [5]. В настоящее время разрабатывается новая редакция этого документа.

С целью учета положений Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2035 года в актуализированную Морскую доктрину целесообразно включить судоремонт, как отдельную составляющую морского потенциала Российской Федерации.

В частности указать, что «Основу морского потенциала Российской Федерации составляют морской транспорт, Военно-Морской Флот,

рыбопромысловый, научно-исследовательский и специализированные флоты, а также глубоководные силы и средства Министерства обороны Российской Федерации, силы и средства органов федеральной службы безопасности (далее – российский флот), объекты и средства разведки и добычи топливно-энергетических и минеральных ресурсов, других полезных ископаемых, организации национального кораблестроения, судостроения и судоремонта, а также инфраструктура, обеспечивающая их функционирование и развитие».

Раздел «Судостроение, кораблестроение» целесообразно переименовать в «Судостроение, кораблестроение и судоремонт».

Пункт 74 изложить в следующей редакции «Уровень развития отечественного судостроения должен обеспечить возможность полного удовлетворения потребностей государства и предпринимательского сообщества в современной продукции кораблестроения, судостроения и судоремонта на основе достижения конкурентных позиций на внутреннем и внешнем рынках».

Пункт 75 изложить в следующей редакции «Национальная морская политика направлена на всемерное развитие отечественного судостроения как в сферах военного кораблестроения, гражданского судостроения и судоремонта, так и в сфере науки и разработок морской техники».

Главные направления национальной морской политики в области национального судостроения (пункт 77) дополнить следующим абзацем:

«в) создание условий для повышения конкурентоспособности отечественных судоремонтных организаций, а также для импортозамещения судового комплектующего оборудования и локализации его производства на территории страны».

Перечень долгосрочных задач в этой области (пункт 78) дополнить пунктом:

«увеличения объема судоремонта и создания новых и обновленных судоремонтных мощностей».

Подпункт ц) этого раздела «строительство пассажирского флота круглогодичного использования, обеспечивающего положительную рентабельность перевозок, и конкурентоспособного отечественного судового оборудования» разделить на две части «строительство пассажирского флота круглогодичного использования, обеспечивающего положительную рентабельность перевозок» и «повышение конкурентоспособности отечественного судового оборудования».

Следует отметить, что положения, определяющие основные направления стратегического планирования в части судоремонта включены в проект федерального закона «О государственном управлении морской деятельностью Российской Федерации» [6].

Законопроект содержит Статью 25 «Судостроение» в которой указывается, что «государственное управление морской деятельностью в сфере судостроения осуществляется с целью создания условий для выполнения полного жизненного цикла судов Российской Федерации, включая выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ». Для достижения указанной цели субъекты государственного управления морской деятельностью решают ряд задач, в том числе «совершенствование деятельности организаций судостроения и судоремонта путем внедрения организационно-экономических механизмов, обеспечивающих их эффективное функционирование и развитие».

Судоремонтные предприятия вносят существенный вклад в обеспечение социально-экономического развития приморских регионов. В связи с этим мероприятия по поддержке судоремонта и комплектующего оборудования включены и в документы стратегического планирования субъектов Российской Федерации.

Так в Стратегию социально-экономического развития Архангельской области до 2035 года [7] включены мероприятия по развитию судостроительного кластера Архангельской области. В число видов деятельности участников кластера включены: кораблестроение, судостроение,

судоремонт и машиностроение. В составе кластера 41 предприятие, ключевыми организациями-участниками кластера являются предприятия кораблестроения и судоремонта, в том числе порядка 20 субъектов малого и среднего предпринимательства.

Инновационный территориальный кластер авиа- и судостроения (ИТКАС) функционирует в Хабаровском крае с 2012 года. В настоящее время в ИТКАС входит 63 организации, в том числе судостроительные (судоремонтные) предприятия, высшие учебные заведения, научно-исследовательские институты, проектные организации, инжиниринговые и сервисные компании, профильные субъекты МСП. Мероприятия по развитию ИТКАС включено в План по реализации Стратегии социально-экономического развития Хабаровского края на период до 2030 года [8].

Стратегией социально-экономического развития Ленинградской области до 2030 года [9] предусмотрено создание опорных центров реализации кластерной политики судостроения, судоремонта, машиностроения. Судостроительная промышленность является одной из стратегических отраслей Ленинградской области и представляет собой совокупность предприятий судостроения и судоремонта, приборостроения, обеспечивающих строительство судов, плавсооружений, а также комплектующего оборудования. Объединение производителей судового оборудования, судовых компонентов и конечной продукции способствует эффективному развитию кооперации, локализации мощностей, снижению издержек и импортозамещению. В связи с этим в 2018 году была создана Ассоциация «Кластер производителей судового оборудования и предприятий судостроительной отрасли», осуществляющая методическое, организационное, экспертно-аналитическое и информационное сопровождение развития кластера. В число участников кластера входят судостроительные и судоремонтные верфи, а также производители судового комплектующего оборудования. Участниками Кластера реализуются проекты: по модернизации производственных мощностей (ОАО «Пелла»); по

автоматизации производства (ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод»); по техническому перевооружению и модернизации производства судового оборудования (АО «ГЕСЕР»); по модернизации и техническому перевооружению (ОАО «Выборгский судостроительный завод»).

На компании Кластера распространяются меры государственной поддержки регионального уровня:

снижение ставки налога на прибыль организаций с 18% до 13,5%;

понижение ставки налога на имущество организаций с 2,2% до 0%;

снижение налоговой ставки на прибыль организаций в рамках специальных инвестиционных контрактов (17% до 5%) и понижение ставки налога на имущество организаций (с 2,2% до 0%).

В Приморском крае на базе предприятий АО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта» ПАО «НК «Роснефть» реализует Программу создания судостроительного кластера на Дальнем Востоке России. В 2016 году в городе Большой Камень была создана территория опережающего социально-экономического развития. Судостроительный комплекс «Звезда» стал ее первым резидентом. Вокруг этой верфи формируется промышленный кластер заводов по производству судовых компонентов. Для приобретения компетенций и последующей локализации производств на территории Российской Федерации созданы совместные предприятия с иностранными технологическими партнерами, обладающими компетенциями мирового уровня, в том числе по производству винто-рулевых колонок арктического класса, судового электротехнического оборудования для систем электродвижения судов, а также систем динамического позиционирования. Следует отметить, что в Стратегией социально-экономического развития Приморского края до 2030 г. (утверждена постановлением Администрации Приморского края от 28.12.2018 № 668-па) [10] создание вышеуказанного кластера судостроения не предусмотрено.

Создание судостроительного кластера Калининградской области

предусмотрено Стратегией социально-экономического развития Калининградской области на долгосрочную перспективу, утвержденной постановлением Правительства Калининградской области 2 августа 2012 г. № 583 [11]. В число возможных инвестиционных проекты участников включены:

модернизация производственных мощностей ООО «Светловский Судоремонтной завод» (строительство новой верфи);

организация производства судовых иллюминаторов;

организация производства судовой мебели.

Создание судостроительных, судоремонтных кластеров планируется в Астраханской области, Республике Крым. Мероприятия по созданию этих кластеров целесообразно включить в документы стратегического планирования указанных субъектов Российской Федерации.

Следует отметить, что для эффективного развития судоремонта требуется не только предусмотреть мероприятия по его развитию в документах стратегического планирования, но и создать оптимальные экономические условия в части налогообложения, таможенного регулирования, использовать иные инструменты повышения конкурентоспособности и привлекательности судоремонтных предприятий.

Заключение.

1. В настоящее время судоремонт является одним из наиболее проблемных направлений судостроения. Возможности российского судоремонта продолжают снижаться, наблюдается уменьшение количества занятых судоремонтом предприятий, усиление их технологической отсталости. Обновление российского морского флота осуществляется медленнее его старения. Все это определяет особую актуальность стратегического планирования судоремонта в рамках стратегического планирования морской деятельности в целом.

2. До 2019 года судоремонт не выделялся в системе стратегического планирования судостроения, как специальное направление, что отрицательно сказывалось на его развитии. В последнее время, в документах стратегического планирования этот пробел стал устраняться. Как, например, в «Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2035 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 28 октября 2019 г. № 2553-р), Плана мероприятий по реализации Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2035 года (утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2020 г. № 2868-р).

3. Необходимо дальнейшее совершенствование системы стратегического планирования в области судоремонта, развитие соответствующей нормативно-правовой базы, внесение соответствующих изменений в действующие документы стратегического планирования в области морской деятельности, в том числе исходя из положений Стратегии и Плана.

4. Для решения этих проблем, Научно-экспертным советом Морской коллегии (протокол от 16 октября 2020 г. № 2 (50)) была создана рабочая группа для подготовки предложений по развитию стратегического планирования в части судоремонта, технического обслуживания, судового комплектующего оборудования. Рабочая группа выработала целый ряд предложений в этом направлении, в том числе внесения соответствующих изменений и дополнений в основные документы, определяющих стратегическое планирование в области морской деятельности, включая Морскую доктрину Российской Федерации, проект федерального закона «О государственном управлении морской деятельностью Российской Федерации», государственные программы Российской Федерации: «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений», «Развитие оборонно-промышленного комплекса», «Развитие рыбохозяйственного комплекса», «Социально-экономическое развитие Арктической зоны

Российской Федерации», «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя».

Список литературы.

1. Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2035 года. Утверждена Распоряжением Правительства РФ от 28 октября 2019 г. №2553-р.

2. План мероприятий по реализации Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2035 года. Утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2020 г. № 2868-р.

3. Протокол заседания Научно-экспертного совета Морской коллегии от 16 октября 2020 г. № 2 (50)).

4. Государственная программа Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений». Утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 304.

5. Морская доктрина Российской Федерации. Утверждена Президентом Российской Федерации В.В. Путиным 26 июля 2015 г.).

6. Проект федерального закона «О государственном управлении морской деятельностью Российской Федерации». Находится в стадии межведомственного согласования.

7. Стратегия социально-экономического развития Архангельской области до 2035 года. Утверждена Архангельским областным собранием депутатов 18 февраля 2019 г. № 57-5-ОЗ.

8. План по реализации Стратегии социально-экономического развития Хабаровского края на период до 2030 года. Утвержден распоряжением Правительства Хабаровского края от 25 сентября 2018 года № 638-рп.

9. Стратегия социально-экономического развития Приморского края до 2030 г. Утверждена постановлением Администрации Приморского края от 28.12.2018 № 668-па.

10. Стратегия социально-экономического развития Ленинградской области до 2030 года. Принята Законодательным собранием Ленинградской области 3 декабря 2019 г.

11. Стратегия социально-экономического развития Калининградской области на долгосрочную перспективу. Утверждена постановлением Правительства Калининградской области от 2 августа 2012 г. № 583.