

УДК 338.2 : 629.5 (045)

## **Кораблестроение и судостроение России: обеспечение конкурентоспособности и перспективы**

**А.М. Ершов**

*Технологический факультет МГТУ, кафедра технологии пищевых производств*

**Аннотация.** В работе исследовано современное состояние корабле- и судостроения в России, выделены проблемы судоходных компаний и судостроительных заводов, рассмотрены тенденции развития корабле- и судостроения в России.

**Abstract.** The paper considers the modern state of shipbuilding in Russia, the problems of ship companies and shipbuilding facilities have been analyzed, the tendency of shipbuilding development in the country has been shown.

### **1. Введение**

Нынешнее положение России в мировой экономике, а также опыт становления экономик развитых стран демонстрируют единственно возможный путь развития, ведущий к повышению конкурентоспособности страны в мировой экономике, – инновационный. Инновации являются фактором повышения конкурентоспособности предприятий, а значит и стран в глобальной мировой экономике, которая все больше характеризуется приобретением черт инновационной среды, связанной с разработкой и внедрением инноваций во всех сферах деятельности. Инновации определяют не только темпы экономического роста, но и, что особенно важно, качественные параметры этого роста.

### **2. Современное состояние корабле- и судостроения в России**

Россия – одна из ведущих морских держав мира. Для обеспечения российского флота современной военно-морской техникой, гражданскими судами новых поколений необходимо иметь собственное конкурентоспособное кораблестроение и судостроение. В последнее время в мире преобладают тенденции к интеграции гражданской и военной промышленности. Принципиально изменилась политическая и военно-стратегическая обстановка, предопределяющая необходимость развития кораблестроения и судостроения с применением двойных технологий в целях оборонной, экономической и продовольственной безопасности страны.

В действительности эксперты справедливо указывают на растущий разрыв между военным и гражданским судостроением в России. Если кораблестроение как-то сохраняет свои позиции за счет государственного оборонного заказа и экспортных контрактов (правда, лишь по отдельным направлениям), то в гражданском судостроении положение выглядит намного хуже. По данным Правительства Российской Федерации, лишь 5.6 % судов, закупленных российскими компаниями за последнее десятилетие, было построено на отечественных верфях. При этом объем перевозок водным транспортом постоянно увеличивается. Ожидается, что с 2008 г. потребность России в новых судах будет исчисляться цифрой, существенно превышающей 2 млрд долларов в год.

В настоящее время ужесточаются требования к оборудованию кораблей и судов, пунктам их временного и постоянного базирования, портовым комплексам, в частности, к обеспечению их работоспособности в нештатных ситуациях, универсальности, модульности построения, надежности, качества, безопасности, снижения стоимости. Этим требованиям, как показал опыт последних лет, принципиально могут удовлетворять только средства, созданные с использованием современных инновационных технологий на всех этапах их разработки и производства.

### **3. Перспективы развития корабле- и судостроения в России**

В "Морской доктрине Российской Федерации на период до 2020 года", утвержденной Президентом РФ 27 июля 2001 г., определено, что в целях обеспечения национальной безопасности страны строительство современных морских судов для обновления российского флота – транспортного, научно-исследовательского, промыслового, морской техники для освоения месторождений нефти и газа на шельфе, объектов инфраструктуры для устойчивой работы Северного морского пути, средств спасения на море и других видов надводной и подводной техники новых поколений – должно осуществляться преимущественно на отечественных предприятиях.

В период до 2012 г. в России должны быть созданы (*Морская...*, 2001):

- атомные ледоколы нового поколения мощностью 65-70 МВт;
- научно-исследовательские суда для геологоразведки, оснащенные современными подводными аппаратами (обитаемыми и необитаемыми) для исследований и выполнения специальных работ;
- принципиально новые для российского судостроения суда-газовозы, а также танкеры усиленного ледового класса для Арктики;
- специальные морские платформы и подводные аппараты для освоения месторождений нефти и газа на шельфе, морские терминалы для хранения, переработки и транспортировки нефти и газа;
- плавучие электростанции – атомные, дизель-электрические, приливные, другие специальные объекты для автономного энергообеспечения и обустройства северных территорий;
- специальные современные объекты инфраструктуры устойчивой работы Северного морского пути.

Все перечисленные выше проекты имеют национальное общегосударственное значение. Это масштабные и долговременные инвестиционные проекты, затраты на которые не под силу частному бизнесу. Их осуществление требует разработки и реализации комплекса мер законодательного и нормативно-правового характера для обеспечения развития судостроения, что стратегически важно для безопасности России и эффективной деятельности всех сфер морской экономики.

Ситуация, сложившаяся в отечественном судостроении, – изношенность основных фондов, дефицит квалифицированных кадров и главное – отсутствие механизма для привлечения необходимых финансовых средств, требует ускоренной модернизации отрасли. Без инвестиций невозможно решить стоящие перед отечественным судостроением задачи. А финансовые инструменты, подобные зарубежным – кредиты под 6-8 % годовых на 10 и более лет, в размере 80 % от цены судна и под его залог – остаются несбыточной мечтой.

Затягивание решения указанных проблем на протяжении многих лет – это серьезный недостаток в системе государственного управления, так как в условиях жесткой конкурентной борьбы на мировом рынке ведущие судостроительные страны, в том числе США, Китай, страны Европейского сообщества наметили новые программы и осуществляют комплексные меры поддержки развития своих национальных судостроительных отраслей. После вступления нашей страны в ВТО принять и реализовать подобные защитные меры для отечественного судостроения будет значительно сложнее.

Сторонники "государственного" подхода к реформированию судостроительной отрасли не без оснований утверждают, что отечественные верфи, НИИ и конструкторские бюро необходимо объединять в интегрированные структуры, холдинги. Только так, по мнению авторов проекта, можно преодолеть структурный кризис, при котором объемы производства совершенно не соответствуют масштабу производственных мощностей (*Морская...*, 2001).

В существующих сегодня экономических условиях большинство отечественных судоходных компаний не имеют средств для пополнения своего флота новыми судами, построенными на российских или, тем более, на зарубежных верфях. Это ставит перед верфью проблему поиска необходимого финансирования с достаточной неопределенной перспективой возврата средств после поставки судна заказчику по причине отсутствия в России условий для перефинансирования построенных судов с использованием ипотеки, что является основой функционирования системы "судостроение–судоходство". Одним из реальных шагов по исправлению сложившегося положения является внедрение в отечественную практику строительства судов для российских судовладельцев лизинговой системы (*Морская...*, 2001).

Рассматривая деятельность крупных российских судоходных компаний, в первую очередь таких как "Совкомфлот", "Новошип", "PRISCO", Дальне-Восточное морское пароходство и др., успешно применяющих инновационные технологии, необходимо отметить, что они планомерно увеличивают свой тоннаж за счет новостроя, в полной мере используя для этого свои возможности по привлечению долгосрочных кредитов в соответствии с существующими в мировой практике механизмами финансирования строительства судов. Однако весь этот новострой (кроме танкеров дедевейтом около 46 тыс. тонн, заказанных "Совкомфлотом" на Адмиралтейских верфях) заказывается на зарубежных верфях.

Из компаний, эксплуатирующих в основном суда смешанного ("река-море") плавания и речные суда, следует выделить крупнейшую – Волго-Балтийскую компанию, которая в последнее время значительно усилила свои позиции в заказе новых судов на российских заводах, организовав практически серийное строительство сухогрузов типа "Русич" дедевейтом около 5 тыс. тонн (Окская судостроительная верфь и завод "Красное Сормово") и танкеров дедевейтом около 6 тыс. тонн (завод "Красное Сормово").

В октябре 2006 г. Правительство РФ рассмотрело и утвердило "Стратегию реформирования судостроительной отрасли России", разработанную Минпромэнерго РФ. Стратегия предусматривает комплексное решение наиболее важных проблем за счет привлечения к развитию отрасли не только судостроителей, но и грузовладельцев, и перевозчиков. Предлагается выбрать несколько рыночных ниш,

в которых возможно создание полноценной системы взаимодействия между грузовладельцем, перевозчиком и заказчиком судов.

Промышленные, энергетические и торговые компании-грузовладельцы определяют потребность в номенклатуре и объеме грузоперевозок. Государство формирует заказ на строительство кораблей и судов для нужд обороны, научно-исследовательской деятельности и атомного ледокольного флота. Еще одной важной силой являются морские и речные пароходства. Такое взаимодействие грузовладельцев, перевозчиков и заказчиков судов целесообразно и возможно в областях освоения морского шельфа, в речных перевозках и перевозке углеводородного сырья, в рыболовстве. Задачей государства при этом является создание условий для нормального функционирования системы взаимодействия, конечной целью которой является перевозка российских грузов на российских судах, построенных на российских верфях (*Стратегия...*, 2006).

Большие изменения происходят и на ведущих российских судостроительных заводах, что во многом связано с общемировым судостроительным бумом. Так, Адмиралтейские верфи, как наиболее успешное и стабильно работающее в области гражданского судостроения предприятие, продолжает строительство серии танкеров дедвейтом около 46 тыс. тонн для "Совкомфлота" и готовится к размещению заказа на строительство танкеров усиленного ледового класса дедвейтом около 70 тыс. тонн для ЗАО "Севморнефтегаз". Балтийский завод, загруженный в последнее время исключительно работами по строительству судовых корпусов для зарубежных верфей, в настоящее время приступил к реализации долгосрочной программы строительства линейных ледоколов для ФГУП "Росморпорт" и строительству судов типа "Ro Pax" для зарубежного заказчика. Северное машиностроительное предприятие (Севмаш) приступило к реализации своего первого крупного контракта в области транспортного судостроения – строительству восьми танкеров-химовозов дедвейтом около 45 тыс. тонн для норвежской компании "Odfjell" и завершает строительство ледостойкой буровой платформы по заказу ЗАО "Севморнефтегаз", одной из крупнейших в мире. Выборгский судостроительный завод после прихода к его управлению в 2000 г. группы "АКО БАСС" постоянно наращивает свою программу. Успешно завершив в 2002 г. большой проект по строительству нижнего строения полупогружной буровой установки и последующее строительство корпусов рыболовецких судов и паромов для норвежских заказчиков, завод, параллельно со строительством буксиров для порта Приморск, начал реализацию долгосрочной программы строительства 10 танкеров дедвейтом около 12 тыс. тонн для Каспия по заказу казахских судоходных компаний. Стабильно работают судостроительные заводы группы "Морские нефтегазовые проекты". Завод "Красное Сормово" строит серию танкеров дедвейтом около 13 тыс. тонн для Каспия по заказу азербайджанской компании "Каспар", завершает серию танкеров типа "река-море" дедвейтом около 6 тыс. тонн по заказу компании KSS Shipping, а также строит серию сухогрузов типа "река-море" дедвейтом около 5 тыс. тонн для Волго-Балтийской компании. Волгоградский судостроительный завод после успешного завершения несколько лет назад серии из 10 танкеров дедвейтом около 6 тыс. тонн по заказу НК "ЛУКОЙЛ", выполняет заказ по строительству сухогрузов типа "река-море" для компании "Palmali" и строительству корпусов для зарубежных заказчиков. Крупный контракт на строительство танкеров-химовозов дедвейтом около 18 тыс. тонн для иностранного заказчика начал выполнять Амурский судостроительный завод. Значительный объем работ по строительству судовых корпусов, нефтеналивных барж и металлоконструкций выполняют судостроительные заводы Астраханского региона, хотя их потенциал намного больше.

Замысел реформы судостроения предполагает, что она будет осуществляться по следующей схеме: формируются три условных направления развития: первое – "военное", второе – ориентированное на внутренний рынок и третье – на глобальный мировой. При этом одни и те же производственные мощности могут работать на задачи любой группы. Это позволит ликвидировать извечное "отчуждение" между кораблестроением и судостроением: военные верфи могут "поделиться" своими площадками и оборудованием, рабочими и инженерными кадрами, а гражданские – современными технологиями и рыночным менеджментом.

Основными проблемами судоходных компаний и судостроительных заводов, являются следующие:

- 1) российские судоходные компании для обеспечения строительства новых судов (обычно не более одного-двух) могут:
  - авансировать в период строительства не более 20-25 % цены судна (т.н. "эквити" заказчика);
  - предоставить банку в качестве залога для обеспечения кредита на постройку и долгосрочного послепоставочного финансирования, как правило, только заказываемое судно или свободные от обременений другие суда компании (обычно 15-20-летнего возраста);
- 2) судостроительные заводы для принятия заказа на строительство судна от российской компании ставят следующие условия:

- авансирования заказчиком в период строительства не менее 40-50 % цены судна и наличие гарантии выплаты оставшейся части цены судна при его поставке, либо авансирование в период строительства до 85-90 % цены судна;
  - строительства не менее 2-3 единиц при заказе судов нового (неосвоенного) проекта;
- 3) российские банки для предоставления финансирования (кредитования) строительства нового судна требуют:
- подтверждения судоходной компании о ее способности выплатить в период строительства из собственных средств не менее 30 % цены судна в виде авансовых платежей;
  - залога судна после его поставки в пользу банка на срок предоставления кредита;
  - подтверждения гарантированной загрузки судна не менее чем на половину срока кредитования.

При этом российские банки (кроме Сбербанка и Внешторгбанка) даже при выполнении указанных требований не готовы предоставить кредиты более чем на 5 лет, что в совокупности с относительно высокой стоимостью этих кредитов не обеспечивает окупаемости судов.

Сравнительная возможность большинства российских судоходных компаний с условиями судостроительных заводов и требованиями российских банков, необходимо констатировать, что проблемы, связанные с обновлением и пополнением флота, могут остаться неразрешимыми еще многие годы.

22 марта 2007 г. Президентом РФ был подписан Указ "Об открытом акционерном обществе «Объединенная судостроительная корпорация»", а также ряд указов об акционировании крупных федеральных государственных унитарных предприятий, работающих в судостроении.

В ОАО "Объединенная судостроительная корпорация" (ОАО "ОСК") объединены все государственные финансовые активы в судостроении. В нее вошли также все существующие проектно-конструкторские активы.

В соответствии с Указом Президента РФ, предусмотрено создание трех региональных субхолдингов, подчиняющихся материнской компании (*Об открытом...*, 2007):

- "Западный центр судостроения" (г. Санкт-Петербург);
- "Северный центр судостроения и судоремонта" (г. Северодвинск);
- "Дальневосточный центр судостроения и судоремонта" (г. Владивосток).

Все 100 % их акций будут находиться в федеральной собственности.

В качестве приоритетных направлений деятельности корпорации и ее дочерних и зависимых акционерных обществ определены "разработка, проектирование, производство, поставка, гарантийное и сервисное обслуживание, модернизация, ремонт, утилизация судостроительной техники военного и гражданского назначения и сооружений для освоения континентального шельфа в интересах государственных и иных заказчиков, включая иностранных, а также внедрение новых технологий и разработок в области судостроения".

Стратегия реформирования судостроительной отрасли России предполагает, после внесения соответствующих изменений в законодательство, начиная с 2008 г., возмещать из федерального бюджета часть затрат на уплату процентов по кредитам, полученным на закупку или строительство судов (причем заказчики и исполнители проектов обязательно должны быть российскими). Бюджетные средства будут выделяться на увеличение уставного капитала лизинговой компании, а судоходные компании получат возмещение части затрат на оплату лизинга. Комплекующие, не производимые в России, наконец-то должны быть освобождены от импортного НДС и импортных пошлин. Возможно также снижение ставки НДС до 0 % на суда, производимые в РФ, а также освобождение судостроительных предприятий от налога на имущество и от земельного налога.

Государственные деньги предполагается пустить не только на текущие нужды. Федеральный бюджет готов профинансировать приобретение за рубежом российскими компаниями лицензий на передовые технологии производства морских судов. Основной объем средств предполагается направить на разработку "пилотных" проектов, развитие научно-экономической базы, диверсификацию и техническое перевооружение верфей.

Финансовую поддержку будет оказывать не только государство. Запуску инвестиционных инструментов может помочь создание Российского международного реестра судов (РМРС), предусматривающее применение к судам, зарегистрированным в РМРС, льготного налогового режима. Таким образом, российский флаг должен стать привлекательным для судовладельцев, а, следовательно, создать мощную залоговую базу для получения ими кредитов. Сейчас суда под российским флагом не принимаются в залог, почему судовладельцы и регистрируют их в оффшорных зонах. Как правило, получение зарубежного кредита и регистрация судов за рубежом связаны и с требованием строить новые суда на зарубежных верфях.

#### 4. Применение лизинга в отрасли судостроения

Следует шире применять лизинговые схемы. В современной российской экономике лизинг не получил еще достаточного развития. По лизинговым схемам приобретаются от 9 до 15 % основных средств, в то время как производственные фонды изношены на 60-80 %. Во многом это связано с тем, что сущность и преимущества лизинга, как инструмента инвестиционной деятельности, участниками рынка понимаются и используются недостаточно.

С одной стороны, большинство состоявшихся российских лизинговых компаний (как самостоятельных, так и компаний при банках) на основании опыта осуществления конкретных лизинговых сделок выработали примерно схожие подходы к технологии их осуществления, особенно с точки зрения практики применения существующего лизингового и налогового законодательства.

С другой стороны, их потенциальные клиенты – лизингополучатели, особенно из числа относящихся к специфическим отраслям рынка, таким как морской и речной транспорт, часто достаточно туманно представляют себе те выгоды, которые может дать им применение лизинговых схем строительства и эксплуатации судов.

Лизинговые компании, по-видимому, "отпугивают" следующие причины:

- суда представляют собой очень дорогие и сложные инженерные сооружения, по гражданскому законодательству относящиеся к объектам недвижимости, требующим государственной регистрации и регулярного обязательного получения разрешений на эксплуатацию от соответствующих государственных органов;
- суда по классификации амортизируемого имущества относятся к основным средствам со сроком полезного использования 20 и более лет, что обуславливает минимальные сроки лизинговых сделок (с учетом строительного периода) не менее 8 лет, а подобных долгосрочных сделок со сроком от 5 до 10 лет в настоящее время пока еще очень мало;
- необходима организация лизингодателем процесса проектирования судна, соответствующих условий финансирования его строительства, технического наблюдения за постройкой и длительного контроля за надлежащей технической и коммерческой эксплуатацией судна лизингополучателем. Это требует от лизинговой компании наличия в ее штате квалифицированных специалистов и экспертов или привлечения их на основе "аутсорсинга", что проблематично при продолжительном сроке лизинга судна;
- транспортная судоходная деятельность относится к отраслям повышенного риска, как технического (с точки зрения безопасности предмета лизинга и экологии), так и коммерческого (существует вероятность потери доходов грузоперевозчика из-за колебаний фрахтового рынка);
- сегодняшняя практика лизинговых компаний определяет средний размер аванса лизингополучателей в 25-30 %, что для средних и малых российских судоходных компаний при объективно высокой строительной цене судна является непосильным финансовым бременем. При этом крупные судоходные компании, суда которых, как правило, работают под "удобными" флагами на международных грузоперевозках, используют обычные в мировой практике схемы финансирования постройки судов за счет кредитов зарубежных банков, и в лизинговых схемах особой нужды не испытывают.

Судовладельцы, привыкшие оперировать в своем бизнесе понятными для них и их клиентов правовыми и финансово-экономическими категориями (бербоут-чартер, тайм-чартер, фрахтовые ставки и др.), часто воспринимают лизинг судов как обычную аренду.

Реальные преимущества лизинга перед альтернативными способами приобретения судоходными компаниями новых судов (собственные средства или банковский кредит) достаточно хорошо известны.

Основные преимущества лизинга:

- 1) лизинг не требует от лизингополучателя единовременного отвлечения значительных оборотных средств, кроме выплаты в период строительства авансовых платежей в размере от 15 до 25 % стоимости судна. При этом построенное судно может служить достаточным обеспечением привлекаемых лизингодателем финансовых средств;
- 2) в налоговом законодательстве имеются определенные лизинговые льготы, позволяющие при их разумном использовании существенно экономить затраты участников лизинговой сделки, в том числе:
  - существует возможность ускоренной амортизации судна со специальным коэффициентом к основной норме амортизации, достигающим 3-х. Это позволяет при лизинге практически во столько же раз снизить общую величину налога на имущество. Учитывая, что этот налог при обычном приобретении судна составляет за полный нормативный срок полезного использования до 20-25 % от первоначальной балансовой стоимости судна, экономия по этому налогу при лизинге может достигать величины, ощутимой для судовладельца любого масштаба;

- лизингополучатель имеет законное право относить лизинговые платежи (без НДС) в полном объеме на себестоимость своих услуг в составе "прочих расходов, связанных с производством и (или) реализацией" по налоговому учету. Это обеспечивает значительную экономию налога на прибыль, поскольку платежи по погашению кредита покрываются за счет чистой прибыли;
- 3) при лизинге судно может числиться по желанию сторон лизинговой сделки либо на балансе собственника – лизинговой компании, либо на балансе судовладельца – лизингополучателя. Если судно отражено на балансе лизингодателя, лизингополучатель учитывает судно на забалансовом счете, что может существенно улучшить структуру его баланса (что исключается при покупке судна за собственные средства или за привлеченный кредит). Кроме того, у лизингополучателя при этом отсутствует необходимость переоценки основных фондов (в части такого судна);
- 4) по окончании срока лизингового договора судно передается (продается) в собственность лизингополучателя по остаточной (выкупной) и практически полностью самортизированной стоимости.

К сожалению, за годы развития лизинга в России практически не было ни одной полноценной лизинговой сделки для нового транспортного или другого судна, при которой лизинговая компания за счет привлеченных или собственных средств организовала бы строительство судна на определенном заводе по выбранному или заказанному судоводной компанией проекту и далее предоставила бы ей это судно во временное владение до выплаты полного объема лизинговых платежей и передачи его в собственность.

До настоящего времени взаимоотношения российских судовладельцев и лизинговых компаний в части лизинга новых судов ограничиваются несколькими примерами фактического приобретения последними у одного из судостроительных заводов практически освоенных в производстве и строящихся для рынка портовых буксиров и покупкой на вторичном рынке подержанных небольших транспортных и рыбопромысловых судов с последующей сдачей их в лизинг. Эти отдельные, хотя и положительные, примеры, тем не менее, нельзя признать действующей системой.

В то же время в высказываниях руководителей отечественной промышленности и транспорта, в решениях различных форумов судоводного и судостроительного сообщества, а также в публикациях специалистов в последнее время все отчетливее звучит мысль о необходимости создания специализированной лизинговой (судовладельческой) компании, поддерживаемой государством, способной организовать и осуществить реальные финансово-экономические механизмы и схемы полноценного использования лизинга для обновления определенной части российского флота и обеспечения стабильной загрузки хотя бы части отечественных судостроительных заводов.

Реализация идеи создания специализированной (отраслевой) лизинговой компании осуществляется в настоящее время под эгидой Федерального Агентства по промышленности на базе ФГУП "Судоэкспорт" в рамках разрабатываемой Агентством программы реформирования судостроительной отрасли. "Судоэкспорт", как внешнеэкономическое предприятие, имеет многолетние тесные связи со многими российскими заводами, знакомо с вопросами эксплуатации судов и, поэтому, способно обеспечить решение комплекса технических, финансовых и правовых проблем при заказе, финансировании и постройке судов и их дальнейшей эксплуатации по лизингу.

Еще одним направлением деятельности отраслевой лизинговой компании является проект лизинга (или точнее т.н. "возвратного" лизинга) при обновлении (реновации) судов. Представляется, что это предложение будет востребовано на рынке, прежде всего, для судов "река-море" и речных судов.

Метод реновации 20-25-летних судов уже опробован рядом российских компаний, прежде всего "Волготанкером", получил соответствующее одобрение и осуществляется под наблюдением Российского Регистра судоходства и Российского Речного Регистра.

Главные преимущества метода реновации состоят в том, что он значительно менее капиталоемок (в 4-5 раз) по сравнению со строительством нового судна, создает судну новый технический уровень, обеспечивает продление срока его службы на 10-15 лет и формирует для него новую рыночную стоимость, увеличивая ее в несколько раз по сравнению со старым судном. Кроме того, средний срок выполнения работ по реновации для типового танкера или сухогруза "река-море" составляет 4-6 месяцев, что позволяет осуществлять ее в зимний период. Именно эти преимущества, а также весьма ограниченные финансовые возможности компаний, работающих в этом секторе рынка, позволяют говорить, что предлагаемый проект может быть востребован в течение ближайших 5-7 лет.

## **5. Утилизация кораблей и судов**

Составной частью гибкой технологической и экономической политики судостроительных и судоремонтных заводов стало проведение работ по утилизации кораблей и судов. В настоящее время одним из направлений повышения эффективности утилизации является ремонт или модернизация оборудования, снятого с утилизируемых кораблей (электродвигателей различной мощности, насосов, компрессоров, дизель-генераторов) с целью его дальнейшей реализации на внутреннем рынке. В то же

время, ремонт оборудования, снятого с утилизируемых кораблей, является для судоремонтных заводов мелкосерийным и даже единичным производством, т.к. оно демонтировано с различных типов кораблей. Это обстоятельство требует применения разных моделей оборудования и средств технологического оснащения, но изготовление технологической оснастки по индивидуальным технологическим процессам повышает стоимость ремонта. Поэтому повышение эффективности проведения утилизации оборудования может быть осуществлено за счет создания унифицированного, стандартизованного оснащения, допускающего переналадку в условиях часто меняющейся структуры производственной программы.

Весьма перспективным для проведения утилизации оборудования является метод комплексной стандартизации. Суть его состоит в том, что одновременно с разработкой стандартного ряда какого-либо вида деталей разрабатывается типовая схема обработки и вся оснастка, необходимая для обработки всех деталей ряда. Этот метод оказывается эффективным и в том отношении, что он позволяет разрабатывать наиболее рациональные конструкции оснастки для ремонта механического оборудования задолго до того, как корабль будет принят на утилизацию, и тем самым сократить сроки технологической подготовки производства. Применение унифицированного технологического оснащения позволит снизить трудоемкость ремонта оборудования и производственные затраты, что даст возможность судоремонтным заводам реализовать данное оборудование заказчику с максимальной для себя экономической выгодой.

## 6. Вывод

Таким образом, реформа судостроения будет ускорена. Именно на судостроительных холдингах может быть окончательно "обкатана" технология создания государственно-частных партнерств (ГЧП), которая впервые была запущена при создании ОАО "ОСК". Этот экономический механизм считается спасительным для выхода из тупиковых ситуаций: он позволяет сконцентрироваться на реализации инфраструктурных проектов, выделив из общей массы наиболее приоритетные. До сих пор главным препятствием в реализации схемы ГЧП было отсутствие законодательной и нормативной базы, а также практики ее внедрения. Сейчас, с созданием объединенной судостроительной корпорации, принятием федерального закона "О концессиях", развитием нескольких проектов в сфере транспорта, ЖКХ и добывающей промышленности, все необходимое должно появиться.

Предлагаемые меры должны обеспечить конкурентоспособность ведущих центров российского кораблестроения и судостроения к 2015 г., увеличить создаваемую в отрасли добавленную стоимость не менее чем в 2.5 раза за 10 лет. Они должны предотвратить размещение за рубежом миллиардных заказов на строительство транспортных судов и морской техники от крупнейших российских судоходных и сырьевых компаний. Освоение отечественной промышленностью выпуска сложной наукоемкой продукции для внутреннего рынка страны поможет преодолеть сырьевую направленность экономики, развить перерабатывающие и высокотехнологичные производства гражданской продукции в ОПК.

## Литература

- Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года: указ Президента РФ от 27 июля 2001 года. *Сборник документов МО РФ и ВМФ. СПб., изд-во ГУНИО МО РФ*, 154 с., 2002.
- Об открытом акционерном обществе "Объединенная судостроительная корпорация: указ Президента РФ от 22 марта 2007 года. *Сборник документов МО РФ и ВМФ. СПб., изд-во ГУНИО МО РФ*, 165 с., 2007.
- Стратегия реформирования судостроительной отрасли России: распоряжение Правительства РФ от 26 октября 2006 года. *Сборник документов МО РФ и ВМФ. СПб., изд-во ГУНИО МО РФ*, 170 с., 2006.