

# Андрей Муравский: Мало строили, много ремонтировали: как прошел год для судостроителей

Украина постепенно теряет позиции в судостроении. В последние годы мы спускали на воду лишь по несколько единиц флота. Судостроители становятся судоремонтниками. Так произошло и в этом году.

В 2017 году флот строил «Нибулон»: он спустил на воду три буксира проекта 121М, дноуглубительное судно, несамоходный перегружатель и три несамоходных судна, которые способны перевозить по 2000 тонн зерна. Компания продолжает реконструировать судостроительный завод. В ноябре ввели в эксплуатацию сборно-секционный цех, который ежегодно будет производить около 4 тыс. тонн металлоконструкций. В этом году «Нибулон» планирует начать строительство многоцелевых буксиров мощностью 3500 лошадиных сил.

Осенью новейший композитный плавучий док грузоподъемностью более 7 тыс. тонн отправил кипрскому заказчику Херсонский государственный завод «Паллада», входящий в госконцерн «Укроборонпром». В этой нише Украина остается довольно конкурентноспособной, взяв темп один док в год. «В мире строится много доков из металла. Возможно, мы даже единственные, кто строит из железобетона. Это занимает больше времени, ведь заготовленным секциям нужно время, чтобы окончательно затвердеть. Но металлические доки не такие долговечные, и время от времени их нужно самих ставить в док на осмотр. Железобетонным докам это не нужно, так что обслуживание становится дешевле», – объяснял в [интервью](#) «Портам Украины» директор госпредприятия Валерий

Маломан.

«Херсонская верфь» и «Николаевская верфь», которые входят в **Smart Maritime Group**, за прошлый год отремонтировали более 70 судов. В январе заказчикам передали еще пять отремонтированных судов, основные судоремонтные работы на которых были завершены в конце прошлого года. Но если в 2016 году объем производства составил 395 млн грн., то в 17-м – только 317 млн грн.

В холдинге жалуются на то, что война на Донбассе отпугнула иностранных заказчиков, они боятся закладывать здесь суда. Да и ремонт заказывают теперь в основном украинские судовладельцы. Как правило – это корпусные работы (замена обшивки и т.д.). Осенью, к примеру, Херсонская верфь приступила к корпусным работам сразу на нескольких украинских сухогрузах и баржах. Такие работы считаются не очень прибыльными.

Так что судоремонтники радуются «более интересным» заказам. Таким, как, скажем, модернизация *Donmaster Spirit*, стоимость которой составила около \$1 млн. Сухогруз удлинили до 119 метров, увеличив дедвейт с 3850 тонн до 4900 тонн. Для изготовления 23-х метровой вставки херсонским судоремонтникам понадобилось около 400 тонн высокопрочной судостроительной стали. На это судно корабелы сделали люковое оборудование системы Мак-Грегор. Они говорят, что наладка таких люковых систем – трудоемкая. Но хотя суда с системой такого типа ремонтируются в Украине не часто, на херсонской верфи уже освоили их хорошо.

Одним из крупных заказов Николаевской верфи стал комплексный ремонт земснаряда «ЛС-42» Мариупольского меткомбината им. Ильича («Метинвест»). Это и изготовление новых узлов (понтонов, рубки, надстройки, пешеходного мостика), и насыщение необходимым оборудованием...

В прошлом году SMG инвестировал 30 млн грн. в расширение

производственных мощностей и модернизацию основных фондов херсонской верфи: строительство нового цеха для изготовления офшорных металлоконструкций, обновление кранового оборудования, линии металлообработки и т.д. «Наши возможности вновь становятся интересны иностранным заказчикам, которые постепенно преодолевают страх перед нестабильностью в Украине. И мы должны быть готовы к выполнению контрактов любой сложности на самом высоком технологическом уровне», – подчеркивает гендиректор SMG Василий Федин.

### **Не взлетим так поплаваем**

**Килийский судоремонтно-судостроительный завод** в течение года ремонтировал флот Украинского Дунайского пароходства. А прошлой весной спустил на воду модернизированную баржу. На заводе соединили два корпуса лихтеров и добавили вставку длиной 4,5 метра. Грузоподъемность судна увеличилась до 2100 тонн. Оно может конкурировать с аналогичными баржами типа «Европа-II», рыночная стоимость которой составляет 800 тыс. евро, тогда как строительство одного плавсредства на собственном заводе составляет \$200 тыс., [отмечали](#) в УДП.

**Азовский судоремонтный завод** продолжает работать «в условиях неопределенности»: летом 2016 года истек срок аренды имущественного комплекса у Мариупольской инвестиционной группы, а Фонд госимущества не определил новую форму хозяйствования. Да и механизма возврата госимущества из аренды, как оказалось, нет. Пока только проведена инвентаризация. Все это вынудило предприятие перейти на работу без предоплаты. Тем не менее, как сообщил директор АСРЗ Олег Турский, в 2017 году завод на 50% увеличил объемы выпуска товарной продукции. «Мы увеличили объем товарной продукции на 50% в целом по предприятию, по судоремонту – в 1,4 раза, по машиностроению – в 2,3 раза», – отметил он.

**Ильичевский судоремонтный завод** в 2017 году отремонтировал около 100 судов, как и годом ранее. Тем не менее, 2017-й на предприятии считают знаковым – благодаря таким имиджевым

проектам, как ремонт фрегата «Гетман Сагайдачный» и модернизация сухогруза Greendale. Во время модернизации были демонтированы четыре судовых крана и установлено два новых крана высокой грузоподъемности. «Для нас это была абсолютно новая работа. Как правило, подобного рода модернизацию выполняют в сухих доках, где корпус судна четко выставляется. У нас же плавучий док, что влияет на положение судна. Установка новых кранов в таких условиях требовала особой четкости», – [объяснял](#) заместитель председателя правления ЧАО «ИСПЗ» Евгений Желтиков.

За заказы иностранных судовладельцев украинским судостроителям приходится бороться. В первую очередь – с турками, которые в этой сфере весьма конкурентноспособны. «Черное море отдалено от основных маршрутов Средиземного моря, поэтому некоторые судовладельцы требуют найти груз для судна, чтобы оно не шло порожняком, другие хотят выиграть во времени или в деньгах. Это очень непросто, но приходится договариваться», – говорит, в частности, Желтиков.

### **Все еще надеюсь**

В течение прошлого года Херсонский судостроительный завод SMG активно строил нефтемусоросборщик Sea Ant для Южненскому филиалу Администрации морских портов Украины. Тендер выиграли благодаря более низкой, чем у иностранных компаний, цене. Но уже следующий тендер АМПУ выиграть украинцам стало сложнее. «Если в 2016 году оплата за заказ производилась поэтапно, то в 2017-м АМПУ изменила условия: оплата уже по окончании строительства. Украинские производители должны взять в банке кредит равный стоимости заказа, а это 20-23 млн евро. Мы обошли все украинские банки, но больше 5 млн евро кредита они дать не могут (из-за ситуации в стране и регуляторной политики Нацбанка Украины)», – уверяет Василий Федин.

Тем не менее, в отрасли все еще надеются хотя бы на некоторое оживление судостроения. При условии, если этому как-то поспособствует и государство. Например, создав

специализированное учреждение, которое будет финансировать важные отраслевые проекты, которые дадут положительный эффект для экономики страны.

Помочь отрасли могло бы создание Экспортно-кредитного агентства, которое уже отрегулировано законодательно. Однако, как отмечает президент «Укрсудпрома» Виктор Лисицкий, его работа уже год «блокируется некоторыми чиновничьими силами».

В отраслевой ассоциации также ожидают от чиновников утверждения Морской доктрины Украины на период до 2035 года. Сейчас она проходит в Министерстве юстиции, которое должно сделать правовую экспертизу, после чего ее направят в Кабмин. Доктрина должна создать современную систему регулирования морской индустрии и судостроения.

Килийские судостроители [просят](#) на законодательном уровне закрепить для судостроителей налоговые каникулы, внести соответствующие изменения в законодательство о судостроении.

<https://ports.com.ua/articles>