



НИКОЛАЙ ВИХРОВ:

«СОХРАНЕНИЕ

СУДОРЕМОНТА В

РОССИИ ОЗНАЧАЕТ

СОХРАНЕНИЕ ФЛОТА»

«МФ»: Канонерский судоремонтный завод является универсальным современным предприятием мирового уровня по ремонту судов всех типов и классов, что предполагает постоянное наличие у вас пакета заказов. Так ли это было в прошлом году? И с какими итогами вы завершили 2014-й?

Н. Вихров: В 2014 году Канонерский судоремонтный завод отремонтировал 83 судна, и в целом мы не снизили объемы производства. Основным показателем работы нашего предприятия является соблюдение контрактных сроков по ремонту судов при хорошем качестве выполнения работ. Предприятие имеет сертификацию системы контроля качества и признание различных классификационных обществ на выполнение работ по ремонту и переоборудованию судов.

Ежегодно мы проводим плановые докования пассажирских судов «Принцесса Мария» и «Принцесса Анастасия» компании St. Peter Line, в летний период ремонтируем ледоколы компании «Росморпорт». В наличии у нас заказы от постоянных заказчиков, но мы также обеспечиваем потребности в ремонте судов, заходящих в морской порт «Большой порт Санкт-Петербург». Реальный рынок судоремонта зависит от географического местоположения порта, числа судозаходов, климатических условий, наличия квалифицированной рабочей силы, должного технологического уровня и соблюдения сроков ремонта судов. При работе с заказчиками мы должны обеспечить конкурентоспособность нашего предприятия. Наш завод стремится полностью соответствовать основным критериям судоремонта: «Цена. Качество. Сроки».

«МФ»: На вашем предприятии ежегодно ремонтируется до 80 судов различных типов, причем четверть

&

Канонерский судоремонтный завод – старейшее предприятие страны, сумевшее выжить в нелегкие времена прошлого столетия. Сегодня оно снова работает в напряженных экономических условиях, пытаясь не только устоять на ногах, но и поддержать отечественное производство и экономическую стратегию России. Об этом наша беседа с генеральным директором ЗАО «Канонерский судоремонтный завод» Николаем Михайловичем Вихровым.



из них – по иностранным заказам. Изменилось ли что-нибудь в связи с экономическими санкциями, введенными по отношению к России рядом зарубежных стран?

Н. Вихров: Экономические санкции усложнили работу предприятия, поскольку импортные материалы и оборудование значительно выросли в цене. Для сохранения конкурентоспособности мы стремимся максимально сократить внутризаводские расходы по обеспечению производственного цикла и повысить эффективность производства для компенсации вынужденного экономического ущерба, а также корректировать ценовую политику для обеспечения конкурентоспособности. В настоящее время большинство крупных промышленных предприятий города испытывает значительные трудности, связанные не только с экономическими при-

чинами, но и с несовершенством российского законодательства. Для нашей отрасли приоритетными причинами возникающих трудностей являются:

- несовершенство таможенного законодательства в сфере ремонта и обслуживания иностранных судов, приводящее к потере конкурентоспособности предприятий отрасли по сравнению с аналогичными предприятиями смежных государств, что вызывает отток и уменьшение числа заказов;

- неконтролируемый рост цен на энергоносители, водопотребление и водоотведение.

В настоящий момент не только наш завод испытывает значительные трудности, но и вся судоремонтная отрасль находится в критическом состоянии.

Только за последнее время четыре завода объявлены банкротами.

Новороссийский судоремонтный завод по заказам судоремонта работает только на 10% своей мощности. Туапсинский завод прекратил судоремонтную деятельность. В июле 2012 года признан банкротом один из крупнейших и старейших заводов России – Мурманский судоремонтный. В настоящее время реально функционируют только 13 заводов, но и они испытывают значительные трудности, в первую очередь из-за недостатка заказов, роста расходов.

Ситуацию, вызванную общими кризисными явлениями и жесточайшей конкуренцией на международном рынке судоремонта, усугубляют субъективные факторы.

В частности, в настоящее время положения Таможенного кодекса Таможенного союза в части возможности использования и таможенного оформления запасных частей, материалов и оборудования, ввозимых



на судах или доставляемых как иностранными, так и российскими заказчиками для ремонта и переоборудования судов, ставят отечественные судоремонтные заводы в крайне невыгодное положение по сравнению с заводами других государств. Это связано со сложностью и длительностью оформления при введении товаров в процедуру переработки и необходимостью уплаты таможенных платежей и НДС за товар в случае его оформления в свободное обращение. В отдельных случаях длительность процедуры оформления превышает контрактные сроки ремонта.

Для судов под иностранным флагом, ремонтируемых в режиме переработки на территории ЕТС, необходимо рассмотреть возможность использования материалов, запасных частей и оборудования, пребывающих на борту иностранного судна не как давальческое сырье в процессе переработки судна, а как имущество судовладельца, применяемое в процессе ремонта судна. Ведь первоначально оно является собственностью иностранного судовладельца и помещено на борт судна без уплаты таможенных платежей и сборов в соответствии с мировой практикой поставки подобных товаров и имущества. По окончании ремонта судна данный товар также

покидает пределы единого Таможенного союза, став неотъемлемой частью судна, и не меняет первоначального собственника. Также необходимо рассмотреть возможность доставки судовых запасных частей, материалов и оборудования, необходимость в которых выявлена в процессе ремонта, в режиме таможенного транзита.

Суда под российским флагом стремятся уйти на ремонт за границу, где есть возможность покупки запасных частей, материалов и оборудования без уплаты НДС и таможенных сборов. Суда государственных компаний также часто уходят на ремонт за границу в обход постановления Правительства РФ № 56 от 7 февраля 2011 года.

Противопоставить этим явлениям мы можем только лучшие цены и условия ремонта по сравнению с заводами смежных государств на наших заводах, а цены и условия в большей мере зависят от вышеуказанных факторов.

Если эти проблемы не будут решены в ближайшее время, то страна может лишиться судоремонтной отрасли, и суда будут ремонтироваться на территории сопредельных государств, что приведет к финансовым потерям и оттоку денежных средств из экономики России.

«МФ»: Как, на каких принципах, по вашему мнению, должна строиться политика импортозамещения в России? И как она строится на вашем заводе?

Н. Вихров: Практически невозможно организовать в отдельно взятой стране производство всего спектра оборудования и материалов по высшим международным стандартам. Для этого и существует международное разделение труда. Поэтому государству необходимо сосредоточить усилия в отраслях, которые подверглись санкционным ограничениям. Наше предприятие стремится максимально поддержать отечественное производство и по возможности заказывать и применять оборудование и материалы отечественных производителей, тем самым поддерживая экономическую стратегию руководства России. С конца 2014 года при закупке импортного оборудования и ЗИП западные поставщики стали требовать подтверждения от судовладельцев и СРЗ, что эта продукция не идет на корабли ВМФ Министерства обороны и не является продукцией второго назначения. К сожалению, в настоящее время заменить изношенное импортное оборудование на судах старой постройки на отечественное оборудование практически невозможно, это можно и надо делать при строительстве и проектировке новых судов, закладывая в проекты оборудование изделия, производимое в России и в странах СНГ.

«МФ»: Вы пришли на Канонерский завод в 1971 году. Если оглянуться на пройденный путь, какой период был для завода и для вас лично наиболее плодотворным и интересным и почему?

Н. Вихров: В 1971 году я молодым инженером пришел на Канонерский судоремонтный завод, и он стал для меня делом всей жизни. В 1989 году, в перестроечную пору, я был избран трудовым коллективом директором завода. Насыщенных событиями и потому памятных периодов было много. Это и акционирование предприятия с внедрением арендных отношений в 1991-1993 годах, реализация международного проекта эква-

ториального коммерческого космодрома «Морской старт» с установкой оборудования ракетного комплекса на судне «Си Ланч Коммандер» в 1997-1998 годах, ремонт и подготовка к антарктическим экспедициям научного судна «Академик Федоров», ремонт барка «Седов», модернизация ледоколов Росморпорта с установкой новых двигателей, ремонт и модернизация глубоководных спасательных аппаратов АС-26 и АС-30, способных погружаться на глубину до 1000 м для спасения экипажей подводных лодок в 2008-2014 годах.

Пожалуй, одними из самых трудных, но памятных лет были девяностые годы, когда из плановой стабильности советского периода мы попали в рыночные условия, и стоял вопрос о выживании предприятия, поиске новых форм и методов организации производства и работы с заказчиками в условиях рынка. Канонерский завод сумел выстоять, сохранить основной костяк высококвалифицированных кадров и за счет структурных и организационных реформ продолжить свою работу. Судоремонт — это не абстрактное бизнес-определение сферы деятельности. Действующий флот требует квалифицированного технического обслуживания и ремонта, поэтому сохранение судоремонта в России означает сохранение флота.

«МФ»: Вы являетесь президентом Ассоциации судоремонтных заводов России. Как организация помогает своим членам, в том числе вашему заводу, какие вопросы решает?

Н. Вихров: У каждого предприятия имеются свои наболевшие и нерешенные вопросы. Поэтому мы собираемся вместе на ежегодные собрания Ассоциации судоремонтных заводов и обсуждаем эти проблемы, определяем и намечаем пути решения этих вопросов, акцентируем болевые точки и при необходимости обращаемся в государственные и законодательные структуры с предложениями по совершенствованию правовой базы для обеспечения нормальной производственной деятельности судоремонта. В 2014 году исполнителем директором АСЗ был избран Леонид Сергеевич Тихонов, ранее



работавший в ММФ, судоимпорте, структурах «Лукойла», с его приходом активизировалась работа по решению поставленных вопросов на законодательном уровне, а именно:

- работа с ФТС по выработке предложений по внесению изменений в Таможенный кодекс в части поставки оборудования и СЗЧ, которое бы обеспечило судоремонтным и судостроительным предприятиям возможность выполнения работ в равных условиях с заводами и верфями других государств;

- работа с департаментом регулирования в области водных ресурсов Министерства природных ресурсов и экологии РФ по внесению изменения в ФЗ о природопользовании в части проведения аукционов на право водопользования акваторией СРЗ;

- работа в департаменте судостроительной промышленности и морской техники Минприродорга России в части стимулирования гражданского судостроения и судоремонта, эффективности действующих механизмов государственной поддержки, гражданского судостроения и судоремонта на среднесрочную и долгосрочную перспективу.

«МФ»: Какие судоремонтные проекты будут завершены на Канонер-

ском заводе в ближайшее время? И каковы ваши планы на будущее?

Н. Вихров: Текущий ремонт судов не должен существенно сокращать эксплуатационное время, поэтому в сжатые сроки необходимо принять заказ, спланировать производственный и технологический процесс и выполнить необходимые работы. За месяц мы ремонтируем от пяти до семи судов. Завод имеет и долгосрочные контракты. Мы произвели за последние три года модернизацию шести среднетоннажных танкеров с переоборудованием их из однокорпусных в двухкорпусные. В августе 2014 года мы завершили ремонт океанографического судна «Адмирал Владимирский», и оно совершило кругосветное плавание, пройдя Северным морским путем и на днях вернувшись в порт базирования Кронштадт. В настоящее время мы производим ремонт и модернизацию третьего глубоководного аппарата АС-34 для спасения экипажей подводных лодок. Эта работа требует высокой технологической дисциплины и особой тщательности в каждой операции. С ноября 2014 года приступили к реализации крупного проекта по реконструкции научно-исследовательского судна «Профессор Логачев», рассчитанного на 2 года. **МФ**