

## Размышления о будущем украинского судостроения

*Ю.Каменецкий, 2016 г., август*

Технологическое оснащение судостроительных заводов Украины в советское время соответствовало уровню лучших европейских заводов, а квалификация персонала обеспечивала постройку авианосцев, ракетных крейсеров, буровых судов, крупнотоннажных транспортных судов различных типов, научно-исследовательских, промысловых судов, плавучих доков. При этом, только заводами Украины на экспорт было поставлено более 300 судов в 27 стран мира.

После 1991 года, в условиях либерализации экономики, судостроение независимой Украины оказалось без квалифицированного управления, планирования, финансирования, с разрушенными кооперационными связями и потерей рынка

Новая финансовая система, органы координации и управления промышленностью новой страны только зарождались. Все это, - колоссальная инфляция и неразумная приватизация судозаводов привели к развалу украинского судостроения. Средняя загрузка судостроительных заводов Украины за последние 20 лет не превосходит 10-12%/год. Возврат украинского судостроения на уровень начала 90-х годов и дальнейшее продвижение к уровню современного мирового рынка судостроения, - длительный и сложный процесс. сотрудничества Владельцев заводов и Государства.

**Главными событиями и процессами, определяющими оживление, становление и модернизацию украинского судостроения являются:**

- организация государственно-частного сотрудничества Гос.Органов и Владельцев судозаводов. Формирование устойчивого коммерческого интереса к судостроению у Владельцев заводов и Заказчиков судов.
- оценка потребности внутреннего рынка в продукции судостроения, а также возможного экспорта;

- ремонтно-восстановительные, профилактические и модернизационные работы основных производственных средств;
- отмена НДС и таможенных пошлин на импортируемые комплектующие материалы, оборудование, изделия для строящихся и ремонтируемых судов, а также технологического оборудования для модернизации судостроительного производства, сроком на 10 лет. Следует иметь в виду, что стоимость импортного оборудования и материалов в существующих условиях составляет ок. 60 -70% от общих затрат на оборудование и материалы;
- отмена налога на землю и имущество, сроком на 10 лет;
- разработка и введение украинского международного Реестра судов, исключая уход украинских судовладельцев под «удобные флаги».

*Россия завершила работу по созданию такого Международного Реестра судов в 2013 г.;*

- льготные кредиты и лизинг для украинских судостроителей и потенциальных судовладельцев, размещающих Заказы на украинских заводах, а также привлеченных к постройке судов предприятий, изготавливающих и поставляющих материалы, детали и оборудование, сроком на 10-15 лет;
- создание системы профессиональной подготовки рабочих основных судостроительных профессий (совместно с Владельцами заводов). Общая потребность основных производственных рабочих оценивается 5 - 5,5 тыс. человек, в том числе, - половина, - корпусные специальности;
- изменение программ обучения инженеров-кораблестроителей путем адаптации их к современному прогрессу флота, организации и технологиям проектирования, структурам организации и управления производством, экономике производства;
- создание Отделения подготовки резерва управленцев при Национальном Университете кораблестроения (современная организация производства, компьютерные технологии управления судостроительным производством,

маркетинг, английский язык, стажировка на современных зарубежных судостроительных предприятиях, 8-12 мес.).

**При благоприятных условиях и эффективном взаимодействии Владельцев судозаводов и Гос.Органов при решении нормативно-правовых, финансовых, производственно-технических, кадровых проблем, продолжительность периода для оживления и модернизации украинского судостроения составит не менее 7-10 лет.**

### **СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ХОЛДИНГ - ВОЗМОЖНЫЙ ВАРИАНТ ОЖИВЛЕНИЯ и РАЗВИТИЯ УКРАИНСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ**

Рассмотрение вариантов рационального восстановления оставшихся производственных ресурсов советского судостроения на Украине, показывает, что наиболее эффективным является создание судостроительного холдинга на базе Черноморского судостроительного, Херсонского судостроительного и завода «Океан».

Характерная для интегрированных производственных структур централизация управления будет способствовать минимизации затрат на ремонтно-восстановительные работы имеющегося на заводах технологического оборудования и производственных площадей, территории, организационно - технологической оптимизации производства и управления стабилизации загрузки производства, привлечению и оптимизации финансирования, повышению качества маркетинга и загрузки производства, расширению возможностей компьютеризации управления, проектирования и производства, повышению качества и маневренности материально-технического сопровождения производства, подготовке персонала.

Интеграция 3-х судостроительных заводов позволит, применительно к местным условиям:

- сократить общую фондоемкость холдинга за счет приведения в соответствие с современной потребностью, организацией и технологией постройки, имеющиеся на заводах технологические средства, здания и сооружения. Неиспользуемые оборудование и строения передать в

пользование или владение сторонним предприятиям, желательно, участвующим в постройке судов;

- централизовать инженерное обеспечение производства в Техническом центре холдинга (маркетинг и анализ развития производства, разработка технических предложений на новые суда, техническое сопровождение предконтрактных работ, разработка базовых проектов и рабочие чертежи с привлечением сторонних предприятий), производственная документация, сопровождение постройки судов, тех. лаборатория, испытания;
- централизовать трубоизготовительное производство с использованием программно-управляемого оборудования, обеспечивающего изготовление труб-деталей в «чистый размер» по эскизам, полученным по трехмерным электронным моделям при проектировании трубопроводных систем.

Производительность нового трубного производства должна соответствовать перспективной потребности холдинга в трубах-деталях - не более 6-7 тыс.т./год, с учетом сторонних заказов;

- привести в соответствие возможности производства обработки корпусного металла и изготовления деталей корпуса с максимальной годовой перспективной потребностью корпусных конструкций не более - 50-60 тыс.т./год для холдинга (имеется-120 тыс.т/год);
- восстановить стапель 0 ЧСЗ и запустить уникальную производственную линию крупноблочного судостроения;
- минимизировать общую трудоемкость традиционных судостроительных работ до 60-70%, за счет передачи части работ специализированным сторонним предприятиям;
- минимизировать административный управленческий персонал и предметно формализовать должностные обязанности работников с индивидуализацией ответственности на всех этапах создания судна (от предконтрактной работы до сдачи );
- изучить и использовать опыт автоматизации управления производством (планирование, системный мониторинг продвижения работ и расходования

ресурсов, логистика, отчетность), автоматизации локальных процессов управления зарубежными верфями, примеры—«STX»(Сен Назер, Франция) «Нордик Ярд»( Висмар, Германия);

- организовать обучение и подготовку рабочих основных профессий по заказу холдинга, привлекая государственные структуры; (общая потребность – ок. 3500 чел., в том числе,- ок. 2500 чел. - корпусники),
- содействовать организации подготовки специалистов группы управления - последипломная подготовка 50-70 инженеров (английский язык, современная организация судостроения, стажировка на европейской верфи).

Наиболее вероятной *условной* расчетной производственной программой холдинга в обозримом будущем представляется программа, ориентированная на различные типы *среднетоннажных* судов,- сухогрузы и танкеры дедвейтом 5-7 тыс.т, арктические снабженцы дедвейтом 6 тыс.т, химовозы дедвейтом 8 тыс.т, газовозы LPG дедвейт 4 тыс.т, суда «смешанного плавания» - река-море, рыбопромысловые суда, научно-исследовательские суда, буксиры, а также боевые корабли и вспомогательные суда для ВМСУ.

**Расчеты показывают, что при полном эффективном использовании планового производственного потенциала холдинга при численности персонала ок. 4500 чел, можно построить за вторую пятилетку, следующую за оживлением судостроения, ок. 100 судов, средним дедвейтом ок. 6,3 тыс.т/ед. Эта продукция может быть конкурентоспособной на мировом рынке в секторе среднетоннажных судов.**

Главными претендентами на эффективное участие в экспорте судов могут быть - Херсонский судостроительный завод, «Океан», Черноморский завод (*после восстановления стапеля 0*) и херсонский завод «Паллада».

**К сожалению, никаких действий со стороны влиятельных Участников процесса оживления судостроения не происходит.**

*Таким образом, в обозримом будущем, при устойчивом безразличии Владельцев заводов и Гос. Органов, возврат украинского судостроения на позицию многопрофильного, высокотехнологичного производства, обеспечивающего дополнительную занятость населения и, в полной мере, потребности страны в транспортных, рыбопромысловых, научно-исследовательских судах, а также в плавсредствах, кораблях ВМСУ, присутствие нашей продукции на мировом рынке судостроения не ожидается.*

Рассуждая о будущем украинского судостроения, внешне привлекательной выглядит историческая аналогия с послевоенным восстановлением судостроения на Черноморском заводе. Полностью разрушенный войной завод в 1947 году - через 2 года после Победы, начал осваивать постройку подводных лодок пр.613 (средний класс, торпедное вооружение) и к 1957 году передал Флоту ок.70 кораблей! Вечная слава нашим родителям! Однако, возвращаясь к тем послевоенным временам, нужно учитывать, что СТРАНА представляла собой ЕДИНОГО ЗАКАЗЧИКА и ПРОИЗВОДИТЕЛЯ, монопольно, централизованно, жестко управляющего всеми ресурсами с контролем исполнения и ответственностью, характерными для военного времени.

Трудовые ресурсы, - утомленные войной, но имеющие достаточное количество квалифицированных рабочих, инженеров и ученых, - патриотичных (победители!), дисциплинированных, ответственных и нацеленных на понятные им государственные задачи.

В нынешних существующих условиях недоразвитой рыночной экономики, когда средства производства и ресурсы приватизированы, большая часть трудовых ресурсов переключилась на «договорняк» и другие виды «творческого труда», можно строить только корветы,- у нас,- на ЧСЗ, - 3 года, но ни корабля, ни продвижения постройки не наблюдается, в России – 12 лет – строился головной корвет на заводе «Янтарь».

**Государственная поддержка судостроения и коммерческий интерес  
Владельцев заводов, - отсутствуют.**

Вот такие исторические аналогии!