

Виктор Лисицкий

Президент Ассоциации судостроителей Украины  
«Укрсудпром», государственный служащий  
1-го ранга

Сергей Лысенко

Исполнительный директор Ассоциации  
судостроителей Украины «Укрсудпром»

## **Морская индустрия Украины. Итоги и перспективы.**

### ***Тезисы выступления в Одессе 20-10-2016***

За истекший год не удалось развернуть трансформацию морской индустрии в целостный кластер. Власть так и не приняла Морскую доктрину, и мы так и не имеем системного видения развития этого важнейшего конкурентного преимущества нашей экономики. Более того, Министерство инфраструктуры, демонстрируя свою анти европейскую хватку, без какого-либо обсуждения исключило из проекта документа раздел 7 о создании Морской администрации. В итоге: Морская индустрия Украины в целом как не имела, так и не имеет органа власти координирующего её развитие (в отличие от большинства морских стран).

Этот негатив выглядит особенно неприятным на фоне того, что за истекший после предшествующей встречи год, сохраняя устойчивую сложившуюся динамику, морская индустрия Мира в целом (за исключением судостроения) демонстрирует довольно таки привлекательный рост. Мы не сумели воспользоваться этой тенденцией для наращивания доходов. Может быть, мы просто не хотим богатеть?

Информируем вас: Мы не молчали. После Революции Достоинства мы 4 (четыре!) раза обращались к Президенту и 3 (три!) в Кабинет Министров Украины. Ответа не получили. На наши выступления в СМИ власть, погрузившись в увлекательный бизнес ограбления пенсионеров, просто не обращает внимания.

Судостроение – особо сложный блок будущего общего кластера морской индустрии:

1. Мировой спрос на новые суда резко упал. Подъём спроса до минимально необходимого уровня в целом состоится нескоро – нужно искать неординарные решения;
2. Наши корабли потеряли перспективы устойчивой загрузки и стали перед необходимостью поиска своего места на рынке;
3. Наши верфи уже 25 лет не модернизировались в отличие от большинства зарубежных конкурентов. Необходимо создавать регуляторные условия их модернизации. Естественно, что многие из наших верфей менее привлекательны, чем верфи – наших иностранных конкурентов.

Анализ состояния судостроения Украины за 2014-2015 гг. свидетельствует, что мы достигли дна. Хуже было только в 1944 г. – после освобождения Украины. Имеющиеся производственные мощности используются лишь на 8-10 процентов, при том, что отечественные

конструкторы способны насытить новыми проектами программу судостроения на уровне объемов времен СССР (за исключением авианосцев и крейсеров они проектировались в Санкт-Петербурге).

Экспорт продукции судостроения и судоремонта снизился до 90-100 млн. дол. США. Это в 6-8 раз меньше имеющегося потенциала. И в 3-4 раза меньше средних объемов за предыдущих 5-6 лет.

Николаевские судозаводы «им. 61 Коммунара», «Черноморский», «Океан», а также херсонский завод «Паллада» и Килийский, судостроительный-судоремонтный завод в 2014-2015 году не построили ни одного судна. Только в 2015 году Херсонский судостроительный завод построил два буксира, а киевский завод «Ленинская кузница» два бронированных катера для ВМС Украины. Киевский судостроительный-судоремонтный завод ежегодно сдает одно морское гидрографическое судно МЗ-314, а черкасская судостроительная верфь «Орион» по два небольших земснаряда. Как позитив, можно отметить ССЗ «Нибулон», который стабильно строит буксиры и баржи для своего флота. Вот и все достижения в судостроении за 2014-2015 годы.

Особенно возмущает то, что действующая власть не желает создавать условие для обновления украинского флота путем строительства судов на украинских верфях. По данным UNCTAD за 2014-2015 гг. дедейт отечественного флота сократился до 450 тыс. тон – на 25%, или на 86 тыс. тон. И это в то время когда наши верфи фактически простаивают.

Тем самым, власть закрепила гиблую тенденцию сокращения украинского флота, который (по данным UNCTAD) имел дедейт в 1993 г. в размере 6177 тыс. тон, то есть был в 13 раз больше чем в настоящий момент. Именно поэтому сегодня под украинским флагом через наши порты проходит только около 7 млн. тон грузов, хотя портами перерабатывается больше 140 млн. тон. Следовательно, львиная доля прибылей от транспортировки грузов через наши порты вывозится за границу.

Вместе с тем, стараясь быть объективным, мы информируем вас о появлении новых генераторов роста. В основном это новые, молодые предприятия, довольно таки успешно вышедшие на рынок.

Так, на ХДЗ «Паллада» в 2016 году выполнили контракт по строительству нового современного дока стоимостью 200 млн. грн. для Южноафриканской Республики. Выполнив настоящий контракт, предприятие получило новые возможности для последующего развития. Уже заложили новый композитный плавдок, заказанный кипрской компанией «Multimarine Shipyards Ltd».

С каждым годом наращивает темпы производства судостроительной продукции николаевская верфь «Нибулон». В этом году сдан несамоходный плавкран пр.С14938 "Нибулоновец", спущено на воду последнее в серии несамоходное судно пр.NBL-91. В первой половине сентября спущено третье несамоходное сухогрузное судно пр.В2000, продолжается сборка четвертой единицы этой серии. Кроме того, начата постройка трех новых буксиров модернизированного пр.121.

Новая николаевская верфь «Артель ЛТД» второй год подряд спускает на воду прогулочные теплоходы: катамаран «Елена» на 30 прогулочных мест, теплоход «Анна II» на 90 пассажиров, в работе катамаран на 50 пассажиров.

ООО "Черноморская яхтенная верфь" спустили на воду 30-ти метровую экспедиционную яхту др. BSY 98. Можно утверждать, что яхта, которая изготовлена из алюминия, устанавливает новые стандарты в своем классе.

ГП "Зоря"- "Машпроект" произвели испытания главного газотурбинного агрегата для ВМС Индии. Предприятие начинает производство модернизированных морских силовых установок для серии эсминцев обновленного проекта, которые строятся на верфи в Мумбаи. Всего до 2019 года "Зоря"- "Машпроект", согласно контракту, изготовит оснастку для четырех кораблей.

Душу радует то, что новое поколение политиков разворачивается к самым острым проблемам морской индустрии.

#### **Задачи на ближайшие месяцы**

1. Принять Морскую доктрину, в которой будет представлено наше видение восстановления и развития морской индустрии в целом и судостроения, в частности;
2. Принять законы, которые определяют специальное регулирование судостроения, опираясь на широко известный мировой опыт;
3. Принять законопроект о стимулировании развития экспорта 2142;
4. Принять к внедрению предложение нардепа Виктора Галасюка по снижению портовых сборов;
5. Создать при КМУ на общественных началах специальный консультативно-совещательный орган по развитию морской индустрии в целом и судостроения, в частности;
6. Разработать и утвердить КМУ дорожную карту по развитию морской индустрии в целом и судостроения в частности;
7. Провести парламентские слушания о перспективах развития морской индустрии.

Еще раз обращаем внимание на то, что судостроение и морская индустрия в целом, является конкурентным преимуществом нашего государства, развитие и эффективное использование которого позволит существенно ускорить социально-экономический рост в Украине, обеспечить транспортную, продовольческую, энергетическую и военную безопасность.