

**Стенограмма парламентских слушаний на тему**  
**«О реализации Стратегии развития судостроительной промышленности на период до**  
**2036 года и на дальнейшую перспективу до 2050 года»**

**17 ноября 2025 года**

**А.В. КУТЕПОВ**

Добрый день! Сегодня мы обсуждаем состояние дел в российском судостроении. В марте правительство утвердило обновленную стратегию развития отрасли до 2036 года и на дальнейшую перспективу до 2050 года. Документ задает приоритеты для гражданского судостроения, включает не только верфи, но и всех смежников.

Предлагается сосредоточиться на практических шагах по реализации стратегии, что уже именно сейчас сделано, что изменилось. К примеру, по автомобилестроению мы видим результаты (просто сравнение провожу), как выросло количество локализованных машин, какие автомобили у нас в городах, на дорогах. Что происходит в судостроении после принятия стратегии, мы сейчас хотели бы обсудить.

Несмотря на то что это где-то там, в море, и для потребителей не так очевидно и не так доступно, тем не менее к судостроению нужно подходить по аналогии с локализацией автомобилей, защитить эту сферу промышленности от внешних факторов воздействия. На федеральный проект "Производство судов и судового оборудования" выделено более 1,5 трлн рублей на шесть лет, однако отрасли не хватает механизмов привлечения частных инвестиций. Фактически нет индустриальных кластеров, нет специнвестконтрактов, не работает ГЧП в судостроении — нужно решить, как задействовать эти инструменты (а все они у нас есть).

По пунктам. Первое — планирование. Судостроение имеет длительный цикл, нужно увязывать планы верфей с реальным потреблением заказчиками, транспортными компаниями и так далее. Нужно понять, какие меры помогут вернуть грузы на реку, и увеличить долю судов под российским флагом. Видим, что перевозки по внутренним водным путям сокращаются, российский флот в морской логистике занимает лишь 5—6 процентов.

Второе — судоремонт, о котором мы долгие годы говорим. Порядка 70 процентов судов ремонтируется за рубежом. Необходимо предложить решение, которое позволит закрыть этот спрос на отечественных мощностях.

Третье – обновление флота. Средний возраст – более 30 лет. Впереди массовое списание. Стратегия предусматривает строительство более 1,6 тысячи гражданских судов до 2036 года.

Четвертое – ценообразование. Уже несколько лет обсуждается законопроект о подтверждении достоверности стоимости строительства судов, но он так и не внесен. Нужно понять, где и что нужно для этого сделать.

Для регионов важно, чтобы судостроение давало реальный экономический эффект. Регионы готовы развивать компетенции, расширять производство, ждут адресной поддержки правительства (я в начале привел пример по автомобилям).

Сейчас хочу предоставить слово Роману Андреевичу.

Давайте по семь минут предоставим выступающим, потому что регионы хотят высказаться.

Прошу Вас.

**Р.А. ЧЕКУШОВ**

Спасибо.

Будьте добры, включите презентацию, пожалуйста.

Уважаемый Андрей Викторович, уважаемые сенаторы, коллеги! Разрешите с учетом тех акцентов, которые Андрей Викторович расставил в своем вступительном слове, остановиться на вопросах развития судостроительной промышленности. Очень кратко.

Что сегодня представляет собой судостроительная отрасль – на слайде видно. В первую очередь здесь хотел бы обратить внимание на объем выпуска отрасли, то есть это порядка 750 млрд рублей. Всего сейчас в отрасли задействовано 490 организаций, из них 220 – это судостроительные и судоремонтные заводы, и на них трудятся более 220 тысяч человек.

С учетом географического распределения (мы сегодня с регионами, как Андрей Викторович сказал, будем разговаривать), конечно, основной объем выпуска приходится на Северо-Запад: порядка 50 процентов от всех организаций там находится и почти 70 процентов от объема производства у нас на Северо-Западе. Но вместе с тем развиваются и другие регионы в части судостроения.

Далее. Что было построено и какие планы на будущий период с учетом реализации принятой стратегии? В 2020–2024 годах это 231 судно с порожним

водоизмещением 580 тыс. тонн. Текущая программа, до 2034 года, включает в себя строительство 297 судов, общее порожнее водоизмещение будет 2 270 тыс. тонн. Безусловно, это связано с изменением и приоритетов, которые заказчики перед нами ставят, и, как следствие, номенклатуры выпускаемых судов. Здесь, на диаграммах, видно распределение построенных судов. В основном это транспортные суда смешанного и внутреннего плавания, далее — промысловые и технические суда и сооружения.

Дальше. По количеству построенных судов у нас сейчас лидеры (на слайде также это видно) — "Окская судоверфь", завод "Красное Сормово". Это обусловлено как раз специализацией предприятий с учетом тех заказов, которые мы получаем. То есть это серийная постройка транспортных судов смешанного и внутреннего плавания. По объему выпуска с учетом порожнего водоизмещения здесь лидируют наша дальневосточная верфь "Звезда" и Балтийский завод. Они тут, безусловно, лидеры, поскольку крупнотоннажные заказы берут на себя, такие как и танкеры типа "Афрамакс", и атомные ледоколы и так далее.

Далее. Что касается заводов, инвестпроектов и инвестиционной программы, которые реализуются, конечно, самая большая стройка у нас — это ССК "Звезда", которая завершится в 2027 году. Планируемая годовая мощность по металлообработке будет 330 тыс. тонн. Завершается реализация проекта по цифровой судоверфи на онежском заводе в Карелии.

И очень важна здесь (мы хотели обратить внимание, это критическая вещь для развития судостроения) наша доковая программа, которая реализуется ОСК. То есть это инвестпроекты, среди самых больших в рамках доковой программы — наливные док-камеры выборгского завода (срок реализации — до 2026 года), плавучий док грузоподъемностью 25 тыс. тонн для "Северной верфи" (мы надеемся, что он будет в текущем году завершен). И в рамках этой же доковой программы уже завершено строительство спускового дока-понтона "Амурец" для завода в Комсомольске-на-Амуре.

Что запланировано? Это судостроительный комплекс "Северная верфь" (в правой части слайда мы эти инвестиционные проекты указываем), безусловно, это бухта Промежуточная, которая при выходе на проектную мощность до 12 морских судов в год должна выпускать, и площадка для стапельной сборки и транспортно-

передаточного понтона "Адмиралтейских верфей", это фактически техническое перевооружение.

Далее — о вызовах и проблемах, с которыми сталкивается сегодня отрасль, о которых мы, естественно, должны сказать. Это в первую очередь судоремонт. То есть сейчас практически 70 процентов судов ремонтируется в других странах — в основном в Китае, Южной Корее и Турции. Безусловно, проблема в дефиците крупнотоннажных доковых мощностей судоремонтных предприятий и санкциях на поставку запасных частей и оборудования. Безусловно, нам необходимо наращивать внутренние мощности и повышать конкурентоспособность наших судоремонтных предприятий.

По возрасту судов. Сегодня средний возраст судов, которые зарегистрированы в российском морском регистре (их 3600), — 29 лет, а вот судов, зарегистрированных в Российском классификационном обществе (в нем около 220 тысяч судов внутреннего и смешанного плавания), средний возраст — уже 38 лет. То есть только доковых освидетельствований на класс регистра потребуется до 1,5 тысячи в год. Это потребует, конечно, огромных судоремонтных мощностей.

Какие здесь ключевые проекты? Это доковая программа ОСК (повторно говорить не буду, уже доложил), "Рем-Нова ДВ" — это судоремонтная база в Камчатском крае, Росморпорт и так далее (на слайде упомянуто). С учетом ограниченного времени я сейчас на этом не буду подробно останавливаться.

Здесь, уважаемые сенаторы, речь идет о новых проектах. Поскольку можно будет отдельно подробно ознакомиться с ними, сейчас время тратить не буду.

Теперь по стратегическим приоритетам. С учетом формата сегодняшнего мероприятия я бы более подробно говорил все-таки о гражданском судостроении. Есть, как Андрей Викторович справедливо сказал, документы стратегического планирования, они утверждены и указами президента в том числе, и стратегия до 2030 года утверждена. И вот эти все приоритеты там установлены.

Важным моментом нам кажутся те институциональные ограничения, которые существуют сегодня у отрасли и с которыми мы должны работать. По сути, на слайде, они сформированы как три основных блока.

Первый блок — это макроэкономические особенности. Это длинноцикловая отрасль. Поскольку средний срок строительства судна составляет до шести лет, соответственно, в этот период любые колебания — курсыевые, валютные, регуляторные,

изменение ключевой ставки и так далее — существенно сказываются на инвестиционном проекте, на его стоимости.

Второй момент — это, безусловно, то, что рынок достаточно закрытый, особенно в гражданских сегментах, и ограничен на территории Российской Федерации. Безусловно, для того чтобы быть конкурентоспособными, нужно увеличивать объем выпуска и обеспечивать специализацию.

Ну и (об этом мы тоже сегодня, наверное, еще будем говорить) регулирование, которое в первую очередь касается ценообразования, причем в том числе и ценообразования в гражданском судостроении. Главное здесь для нас — это возможность закладывать инвестиционные средства в маржинальность проекта, для того чтобы иметь возможность дальше вкладывать в наше судостроение и развивать его.

На параметрах стратегии я останавливаюсь не буду с учетом тех вводных, которые Андрей Викторович дал. Потом, если надо, мы ознакомим сенаторов со всеми параметрами. Они известны, понятны, в стратегии есть. Но самое главное, что наша задача — к 2050 году обеспечить увеличение количества судов целевого флота более чем на 2 тысячи единиц и сокращение доли иностранных судов в 1,5 раза.

Грузовая база (тоже, наверное, сегодня об этом будет сказано, и Александр Иванович скажет). Есть у нас согласованные с Минтрансом планы по изменению грузовой базы, исходя из которой мы, собственно говоря, и планировали выпуск судов. То есть по большому счету здесь главным вызовом отрасли будет обеспечение строительства судов в соответствии с изменением грузовой базы.

Теперь о возрасте судов (я об этом уже кратко сказал, но очень важно здесь по структуре увидеть). Сегодня средний возраст судна составляет 34 года. Наша целевая задача — сократить его до 22 с половиной лет.

Стоит отметить также значительное увеличение дедвейта морского флота более чем в пять раз, то есть с 10,3 до 53,7 тыс. тонн.

Далее. По итогам реализации стратегии есть основные параметры, которые мы закладывали, которых мы должны достигнуть, то есть конкретные параметры, — это и состав целевого флота, и средний возраст (я уже сказал), и изменение производительности. К ним мы и будем стремиться в рамках своей производственной программы.

На этом слайде мы указали те меры государственной поддержки, которые сегодня есть. Я подробно тоже на каждой останавливаться не буду, но самое важное, что мы хотели показать, — что при планировании мер поддержки учитывался жизненный цикл каждого проекта. То есть фактически на каждом этапе строительства гражданских судов водного транспорта и их эксплуатации вплоть до утилизации существуют меры поддержки, и все они вошли в федеральный проект. Но есть меры и за пределами федерального проекта — это субсидии организациям на возмещение части затрат на строительство судов-краболовов на верфях ДФО и субсидии российским организациям на возмещение части затрат на осуществление морских скоростных пассажирских перевозок.

При разработке федерального проекта, безусловно, были учтены задачи, которые связаны с общими промышленными вызовами — это и санкции на импорт конечной продукции судостроения, и критическое судовое оборудование. И в связи с этим ключевыми вызовами являются ограничение возможности размещения заказов на высокотехнологичную продукцию на зарубежных верфях, уход иностранных перевозчиков при отсутствии собственного торгового флота. Поэтому мы видим на слайде, что критическим (красным цветом отмечено) моментом является наша потребность в морских транспортных судах как для СМП (отдельно здесь такой тип судна выделен), так и в целом для транспортного флота. В принципе наша задача, и в рамках всех программных документов, — создать такой собственный транспортный флот.

Ну и буду переходить к завершению, чтобы оставить время для регионов и обсуждения.

На этом слайде — три ключевых направления развития в рамках федерального проекта: первое — это создание судового комплектующего оборудования и научного задела; второе — это спросовые меры поддержки (они в центре слайда обозначены и распределены), и третье — это иные меры поддержки, специализированные либо те, которые направлены на поддержку опытно-экспериментальной базы.

Механизмы уже предусмотрены проектом федерального закона о бюджете на 2026 год и на плановый период 2027–2028 годов. Финансирование проекта составляет 32,3 млрд рублей в 2026 году с увеличением до 50 — в 2027-м, пока 29,9 — в 2028 году. До 2030 года общий объем финансирования составит 325,6 млрд рублей.

Последнее, что хотел сказать. Мы на крайнем слайде укрупненно агрегировали ту проблематику, с которой нам придется работать, и механизмы по решению тех проблем, которые есть.

Первое (я уже кратко об этом сказал) – краткосрочный горизонт планирования, и бюджетного, и программного, в рамках инструментов, которые есть. При этом срок судостроительной программы, над которой мы работаем, составляет 25 лет. Вот наша задача – обеспечить ее на этом сроке выполнения необходимыми мерами поддержки и инструментами.

Второе – это высокие издержки. Здесь будем работать над специализацией наших судоверфей, для того чтобы обеспечить увеличение в рамках одного проекта количества заказов, для того чтобы верфи стали специализированными и со стандартизованными проектами могли работать.

Третье (я уже об этом сказал) – закладываем инвестиционную составляющую прибыли, для того чтобы механизмы ценообразования доработать. В первую очередь здесь я говорю, конечно, о гражданском судостроении.

И четвертое – будем работать над увеличением финансирования и повышением его эффективности. Большое спасибо.

### **A.В. КУТЕПОВ**

Роман Андреевич, вот до шести лет строительство ледокола и танкера... Про танкер я не буду спрашивать, потому что (с утра задавал Вам вопрос) похвастаться особенно нечем. А ледокол почему так долго строится? Ну, он же типовой в принципе, Балтийский завод строит же.

### **P.A. ЧЕКУШОВ**

Да, действительно, у нас ледокол строит Балтийский завод. Плюс у нас сейчас один размещен на "Звезде".

### **A.В. КУТЕПОВ**

Шесть лет – очень большой цикл, а он все-таки типовой. С этим чем связано? Может быть, все-таки ОСК спросим?

### **P.A. ЧЕКУШОВ**

Тут коллега из департамента судостроительной промышленности присутствует.

### **A.В. ОГИЕНКО**

Андрей Викторович, добрый день! Если позволите... Ну, или Андрей Владимирович, как представитель ОСК, может прокомментировать.

**А.В. КУТЕПОВ**

Давайте тогда отложим этот вопрос.

Мы все время говорим о деньгах. Если деньги выделяются, есть же всякие банковские механизмы, которые эти деньги могут защитить. И плюс к этому еще наверняка их можно как-то эффективно использовать. Это же тоже должно учитываться. Поэтому у нас за последние годы не такие большие валютные колебания. Плюс к этому у нас определенная инфляция. Почему все время говорят о деньгах?

Александр Иванович, пожалуйста.

**А.И. ПОШИВАЙ**

Спасибо.

Уважаемый Андрей Викторович, уважаемые коллеги! Потребность в строительстве гражданских судов формируется Минтрансом по сведениям двух квалифицированных заказчиков – АО "ГТЛК" и Росморречфлота, в рамках ежегодного уточнения перспективного плана до 2035 года направляется в Минпромторг России.

В текущем году представлена структурированная заявка на 217 судов с разбивкой по заказчикам: ГТЛК – 171 судно, Росморречфлот – 36 судов. Значительная часть отраслевых заявок формируется через АО "ГТЛК" ввиду применения механизма льготного лизинга, установленного распоряжением правительства № 337-р.

В части аварийно-спасательного флота до 2030 года предусмотрено строительство 30 новых судов в рамках плана развития Севморпути. Но с учетом имеющегося финансирования Росморречфлотом сформирована первоочередная заявка на четыре многофункциональных аварийно-спасательных судна общей стоимостью 77 млрд рублей.

Также, по информации Госкорпорации "Росатом", предварительная потребность по грузовому флоту для проекта "Большой Севморпуть" к 2030 году составляет 104 судна, из них 32 уже строятся и 72 еще необходимо построить, изыскивается возможность для исполнения этого заказа.

По законодательному блоку в части компетенции Минтранса. Минтранс участвует в межведомственной рабочей группе по подготовке законопроекта о

судостроении. Это мы делаем на базе Морской коллегии Российской Федерации. Все замечания Минтранса по проекту по состоянию на сегодня учтены.

Вопрос обновления российского торгового флота приобретает все более острый характер и непосредственно связан с обеспечением транспортного суверенитета страны. Сегодня значительная часть экспортно-импортных грузов перевозится судами под иностранным флагом. Так, из 2115 судов валовой вместимостью свыше 30 тыс. тонн, находящихся в российские порты, только 54 идут под российским флагом. Соответственно, 2061 судно – это иностранцы.

Ключевая проблема, по мнению судовладельцев, – отсутствие закрепленной национальной грузовой базы. По поручению президента разработан, внесен в Государственную Думу и принят в первом чтении проект федерального закона о приоритетном привлечении российских судов к экспортным перевозкам. Его реализация позволит максимально задействовать суда, зарегистрированные в российских судовых реестрах, и создать экономические стимулы для размещения судостроительных заказов на отечественных судостроительных предприятиях.

Комплекс мер дополняется регулированием возрастной структуры флота. В отсутствие ограничений часть судовладельцев продолжает финансировать поддержание устаревших судов, что повышает аварийные и экологические риски. Правительством поручено до 30 декабря текущего года представить согласованные предложения о поэтапном запрете допуска в порты Российской Федерации российских и иностранных судов старше 40 лет с конечным сроком 1 января 2030 года. Предложения предусматривают усиление контроля технического состояния и дополнительные меры поддержки, включая дифференцированные портовые сборы по возрасту: базовый уровень для молодого флота и повышающие коэффициенты для старших возрастных групп. Пакет проходит межведомственное согласование.

Также необходимо учитывать внешние риски. Судовладельцы, принявшие решение о строительстве нового флота, сталкиваются с угрозой включения в санкционные списки, что ограничивает доступ к финансированию, страхованию и международной кооперации, тем самым выступает дополнительным барьером для обновления тоннажа.

Параллельно формируется программа замещения ветхого флота до 2035 года как составная часть перспективного плана до 2035 года. Совместно с Российским морским

регистром судоходства и Российским классификационным обществом определено, что требуется замещение ориентировочно 1714 судов различных типов. Предложения по актуализации направлены в Минпромторг России. Это формирует дополнительную потребность в новом строительстве для сохранения и наращивания транспортных мощностей. Доклад окончен.

**А.В. КУТЕПОВ**

Александр Иванович, точно могу сказать, что у законодателей не будет никаких задержек по принятию закона относительно судов старше 40 лет и всего сопутствующего. В нас можете не сомневаться.

Александр Иванович, Вы же самый большой профессионал, капитан дальнего плавания, уже пять лет работаете в качестве заместителя министра, "Макаровку" окончили. Балтийский завод как раз находится на Васильевском острове, по памяти. Давно там были?

**А.И. ПОШИВАЙ**

В прошлом году.

**А.В. КУТЕПОВ**

Там жилая застройка, все время идет строительство, да?

**А.И. ПОШИВАЙ**

*(Микрофон отключен.)* Ну, там город поджимает, но балтийцы боятся.

**А.В. КУТЕПОВ**

А все-таки что сейчас наиболее востребовано, с Вашей точки зрения, для нашего морского и речного флота, какие суда?

**А.И. ПОШИВАЙ**

Морские суда Handysize и выше, прежде всего для перевозки угля, нефтепродуктов, зерна.

**А.В. КУТЕПОВ**

На каких предприятиях могли бы сейчас их строить?

**А.И. ПОШИВАЙ**

По состоянию на сегодня у нас практически все площадки уже заняты на ближайшие пять лет. Поэтому этот вопрос необходимо решать оперативно, но оперативность выходит за этот период — пять лет, потому что если имеющиеся

мощности приводить в соответствие с действующими требованиями, то просто по времени здесь не укладываемся.

### **А.В. КУТЕПОВ**

То есть бесперспективно в этом направлении, в отношении этих двух судов, о которых Вы говорили?.. А сколько примерно каждое судно строится в Корее?

### **А.И. ПОШИВАЙ**

Если это балкер (это самые примитивные суда), то полтора-два года на хорошем заводе, если он наложен. Если судно посложнее (самое сложное судно – это газовоз), то головное судно – четыре года, после этого каждые три года – как пирожки.

### **А.В. КУТЕПОВ**

Это к первому вопросу просто – о сокращении сроков. Я просто все-таки подвожу к тому, что мы сейчас найдем общее какое-то видение. Александр Иванович, я еще потом задам вопрос Вам, как профессионалу.

Виктор Дмитриевич, прошу. Мы по графику пока идем. Я за этим смотрю.

### **В.Д. КАЛАШНИКОВ**

Спасибо, Андрей Викторович.

Уважаемые коллеги! При подготовке к парламентским слушаниям мы запросили предложения от субъектов по проблематике реализации обновленной стратегии развития судостроительной промышленности. Прежде всего это те регионы, где присутствуют предприятия судостроения и судоремонта.

Андрей Викторович, Вы отметили, что отрасль судостроения с высокой степенью межотраслевого взаимодействия, здесь исторически развита промышленная кооперация, поэтому регионы ставят вопрос о стимулировании региональных и межрегиональных кластерных проектов в сфере судостроения.

Хотел бы выделить здесь работу по созданию большого промышленного кластера судостроения в Ленинградской области. В него сейчас входит 30 предприятий. Особую роль играет близость Санкт-Петербурга, где сосредоточены лучшие проектные и опытно-конструкторские компетенции. Сейчас готовятся документы, чтобы промышленный кластер судостроения получил регистрацию Минпромторга России.

Хорошие результаты достигнуты в Астраханской области – в рамках якорных шельфовых проектов на Каспии развернуты проекты судостроения.

На Дальнем Востоке, в Приморском крае, также ведется работа по созданию кластера судостроения и судоремонта. Его якорными производителями конечной продукции станут судостроительный комплекс "Звезда" и предприятие "Кораблестроение и композиты".

Хотелось бы выделить предложения Комитета Ленинградской области по транспорту. Они касаются корректировки мер поддержки промышленных кластеров, которую осуществляет Минпромторг России. В частности, предлагается настроить под специфику судостроения субсидирование так называемой первой партии продукции (есть такая мера поддержки). Предлагается субсидировать первую партию одной линейки головного судна в рамках единой проектной документации. Речь идет, еще раз подчеркну, о промышленных кластерах, которые получают аккредитацию Минпромторга России.

Другой тип кооперированных проектов, которые предлагаются регионами, – они строятся с учетом территориальной организации речных перевозок грузов и пассажиров, с проектами по модернизации причальной инфраструктуры и со строительством флота. Что здесь из регионального опыта я хотел бы выделить? Это комплексные проекты по организации скоростных перевозок в Нижнем Новгороде, по организации прибрежных перевозок в Республике Крым. Москву здесь, безусловно, следует назвать.

По постановлению Совета Федерации ведется подготовка межрегиональной программы развития круизного, пассажирского и грузового судоходства в бассейне реки Амур с организацией строительства судов на предприятиях Амурской области и Хабаровского края. Такие региональные программы судоходства тоже являются кластерными.

Предложения Ленинградской области, а также Республики Крым и Хабаровского края заключаются в том, чтобы участники промышленных судостроительных кластеров, комплексных проектов развития судоходства получали приоритет в программах льготного лизинга строительства судов, в субсидиях на предоставление утилизационного гранта на обновление флота, в льготных займах Фонда развития промышленности, в субсидиях на компенсацию затрат на проведение НИОКР.

Предлагается, Андрей Викторович, Минпромторгу России, Минтрансу России рассмотреть эти предложения регионов. Спасибо.

**А.В. КУТЕПОВ**

Спасибо.

Игорь Геннадиевич Мураев (Архангельская область).

**И.Г. МУРАЕВ**

Уважаемый Андрей Викторович, уважаемые коллеги, всем доброе утро! Архангельская область является одним из ведущих центров судостроения и судоремонта. В регионе ведут деятельность крупнейшие предприятия отрасли. Помимо военных заказов предприятия региона также имеют развитые компетенции в строительстве и ремонте гражданских судов и морской техники, включая ледостойкие буровые платформы. Эти задачи решают не только крупные и ведущие предприятия отрасли – здесь у нас работают и частные компании, которые могут строить и ремонтировать суда до 2,5 тыс. тонн докового веса.

Я хотел бы от Архангельской области поблагодарить за проделанную работу по актуализации стратегии судостроения. На наш взгляд, здесь отражены основные проблемные вопросы.

И в рамках сегодняшнего обсуждения хотел бы отметить некоторые вещи, которые для нас актуальны, и высказать предложения. Мы все их в письменном виде направили в комитет, но хотел бы сегодня озвучить следующие моменты, которые достойны обсуждения.

Первое. Конечно, для нас очень важна долгосрочная загрузка наших производственных мощностей на предприятиях. В первую очередь это, конечно, связано и с самой загрузкой мощностей предприятий, но это важно и с развитием компетенций в части гражданских судов. Мы сейчас ведем переговоры с крупными нефтегазовыми компаниями, они заинтересованы в наших предприятиях, но вопрос долгосрочного сотрудничества и гарантированного исполнения этого гражданского заказа тоже является главным фактором наших взаимоотношений. Поэтому, с одной стороны, это загрузка самих мощностей, с другой стороны, соответственно, развитие гражданских заказов.

Второе. Важно модернизировать существующие мощности, которые у нас имеются. У нас предприятия лидирующие, но их, конечно, надо модернизировать.

Поскольку сейчас создаются новые образцы изделий, конечно, модернизация наших предприятий под ремонт этих образцов в долгосрочной и среднесрочной перспективе тоже очень важна.

Третье. В стратегии отражен факт нехватки производственных мощностей (сегодня тоже об этом говорили) для задач по развитию Северного морского пути. Архангельская область включена в арктический транслогистический коридор. У нас есть проекты по развитию портовой инфраструктуры, по созданию нового глубоководного района морского порта. Соответственно, конечно же, создание новых производств средне- и крупнотоннажных гражданских судов тоже очень важно. У нас тоже есть на этот счет свои предложения. Мы готовы развивать на существующих мощностях новые мощности для строительства и обслуживания гражданских судов дедвейтом до 150 тыс. тонн.

Четвертое (сейчас об этом сказали, и коллеги из Хабаровского края озвучили). Действительно, нужны специализированные меры поддержки по созданию судов, поскольку инвестиционный цикл длительный, окупаемость инвестиций длительная. И, конечно же, специальные меры поддержки для судостроения нужны — это возможности создания преференциальных режимов для заказчиков при строительстве судов на отечественных предприятиях по сравнению с их закупкой на иностранных верфях, это специальные программы субсидирования инвестиционных проектов по строительству новых и приобретению готовых судоподъемных устройств. В свое время была грантовая поддержка на пополнение оборотных средств, которая в 2022 году Минпромторгом реализовывалась. Тоже можно рассмотреть возможность возвращения этой меры поддержки.

Пятое. Для нас очень важен вопрос закрепления кадров на наших предприятиях. Сейчас наметилась тенденция оттока квалифицированных кадров в другие регионы в связи с более высокой конкурентоспособностью этих регионов. И, конечно, мы сейчас вместе с Минпромторгом и с другими заинтересованными структурами отрабатываем вопрос повышения уровня оплаты труда на наших предприятиях. Действительно, для закрепления кадров на селе возвращение той стимулирующей функции, которая была раньше, северных коэффициентов, очень важно, для того чтобы кадры оставались, закреплялись и у нас дальше продолжали работать.

Шестое. Конечно, по поводу административных барьеров мы тоже говорим. Может, это не такая большая проблема, но все-таки она есть. Когда наши предприятия занимаются ремонтом судов, уже заходят в доки и начинается обследование, то есть возникают дополнительные работы по ремонту, дополнительные потребности в видах товаров и услуг, в каких-то других вещах, соответственно, процедуры, связанные с конкурсами, действительно несколько удлиняют и затрудняют этот процесс. Поэтому мы высказали предложение, чтобы в подобных случаях, когда появляется дополнительная потребность, в оперативном режиме это проводить через торговые процедуры.

Ну и седьмое. Конечно, для нас очень важно развитие собственного производства двигателей для крупнотоннажных судов. В стратегии это отражено. Мы, со своей стороны, поддерживаем это направление — строительство двигателей для крупнотоннажного флота и для судов малого и среднего флота на разных видах топлива. У нас в регионе по решению губернатора (и это решение согласовано с президентом) создается центр компетенций в сфере судоремонта и судостроения. Мы сейчас ведем активную работу по его созданию и, конечно, готовы во всех новых технологических разработках участвовать. Спасибо за внимание. Доклад окончен.

**А.В. КУТЕПОВ**

Игорь Геннадиевич, а в части загрузки предприятий долгосрочный заказ — это сколько вы видите лет?

**И.Г. МУРАЕВ**

Мы как минимум на 10 лет хотели бы. Если бы был пятилетний период, то это тоже для нас очень хорошо.

**А.В. КУТЕПОВ**

А сколько сейчас у вас в гражданском судостроении занято людей?

**И.Г. МУРАЕВ**

Сложно разделить. У нас сейчас, наверное, процентов 80, даже 85, от тех производственных мощностей, которые...

**А.В. КУТЕПОВ**

Игорь Геннадиевич, сколько человек занято в гражданском судостроении?

**И.Г. МУРАЕВ**

У нас порядка 100 тысяч занято в судоремонте: процентов 90 – на оборонно-промышленные нужды и 10 процентов – на гражданское...

**А.В. КУТЕПОВ**

10 тысяч человек ориентировочно, да?

**И.Г. МУРАЕВ**

Сложно разделить, но примерно, если по процентам, так. Конечно, у нас сейчас основное – выполнение задачи по укреплению обороноспособности страны.

**А.В. КУТЕПОВ**

Игорь Геннадиевич, мы говорим о гражданском судостроении. Я же задаю внятный вопрос – просто скажите сколько. И, что касается модернизации мощностей в части гражданского судостроения, какие предприятия у вас последний раз модернизировали?

**С МЕСТА**

"Звездочка".

**А.В. КУТЕПОВ**

Спасибо.

**И.Г. МУРАЕВ**

У нас модернизация была на "Звездочке", да. И в перспективе мы хотим, конечно, модернизировать "Красную Кузницу".

**А.В. КУТЕПОВ**

Спасибо большое.

Иван Николаевич, пожалуйста.

**И.Н. АБРАМОВ**

Спасибо большое, Андрей Викторович.

Уважаемые коллеги! Хочу остановиться тоже на трех проблемных вопросах.

Первый (это один из ключевых вопросов для загрузки судостроения) – работа судоходных компаний, наличие налаженной грузовой базы на водном транспорте. В целом по стране идет сокращение доли водного транспорта в грузообороте, объем грузов, перевозимых по реке, сокращается. В 2024 году у нас было перевезено 106,5 тонны – это на 2,5 процента меньше, чем в предыдущем году. В текущем году сокращение продолжается. Требуются комплексные меры стимулирования перевода грузов на водные пути. В речных портах предлагаем создать мультимодальные

логистические центры, чтобы внутренний водный транспорт взаимодействовал с другими видами транспорта.

В Республике Саха (Якутия) есть положительный опыт (коллега здесь присутствует). Запущен такой комплекс в Нижнем Бестяхе на реке Лене. В Амурской области, которую я представляю, на базе речного порта Джалинда создается мультимодальный перегрузочный комплекс. Совместно с Росморречфлотом утверждена "дорожная карта" по проекту.

Предлагаем Минтрансу России организовать создание транспортно-логистических, транспортно-перегрузочных комплексов на базе речных портов для интеграции водного и наземного видов транспорта и включить ключевые проекты в комплексный план развития инфраструктуры на период до 2036 года. Этот план был принят в августе 2025 года. Пока в этом плане нет проектов подобного назначения.

Второе, о чем мы уже сегодня говорили, – восстановление меры поддержки судоремонта. В настоящее время особое значение имеет удовлетворение спроса на отечественный судоремонт со стороны судоходных рыбопромысловых компаний. Более 70 процентов судоремонта выполняется на зарубежных мощностях.

В 2023 году Минпромторгом России была разработана мера по стимулированию модернизации отечественных судоремонтных мощностей за счет обнуления НДС. Совет Федерации эту меру поддержал, мы приняли изменения в Налоговый кодекс. Судоремонтные предприятия для использования льготы по НДС должны были направить заявку до 31 декабря 2024 года. Льгота при этом предусматривала заключение инвестиционного соглашения с Минфином России, Минпромторгом России, обязательство направить на собственное развитие, модернизацию мощностей не менее 20 процентов выручки на протяжении семи лет. Заявки на обнуление НДС подали менее 10 судоремонтных предприятий. В отрасли у нас, напомню, работает порядка 800 таких предприятий. То есть налоговая льгота оказалось невостребованной.

Регионы предлагают сделать меру поддержки на срок 10–15 лет и более гибкой по условиям – например, снять ограничение инвестировать в арендованные мощности, поскольку именно они используются судоремонтными верфями в рамках причальной инфраструктуры (мы все это понимаем). Мера поддержки прекратила свое действие, в отличие от судостроения судоремонт в итоге не имеет других мер поддержки. Предлагаем Минпромторгу России, Минфину России рассмотреть вопрос

восстановления меры поддержки по обнулению НДС для судоремонтных компаний, предусмотрев гибкость условий и срок не менее 10 лет.

И третий вопрос. Я представляю Амурскую область, у нас есть также благовещенский судостроительный завод. Он не раз обращался в Минпромторг, Росрыболовство по вопросу включения проекта малого рыболовного сейнера (проект 1338) и его модернизированной версии МРС-239 в программу поддержки в соответствии с постановлением правительства № 1287 (это "квоты под киль"). Пока результатов нет. При этом более 250 судов такого проекта успешно используются на Камчатке, Сахалине, Курилах. Рыболовы подтверждают эффективность этого типа судна.

Министерство рыбного хозяйства Камчатского края нам подтвердило готовность рыбохозяйственных организаций Камчатского края приобрести не менее 10 таких судов, обращаясь с просьбой. И Минпромторг, и Росрыболовство нам обещали до лета 2025 года этот вопрос решить. До сих пор воз и ныне там, как говорится.

Обращаюсь с просьбой пересмотреть в постановлении правительства № 1287 критерии – это критерии по длине (у нас на 2 метра меньше, просим 23 метра поставить) и по тоннажу (до 60). В постановлении – 25 метров, наш сейнер – 23 метра, но он очень удобен для рыбохозяйственных организаций (это прибрежная ловля) и востребован. В принципе они говорят: "Мы готовы заказывать, но дайте нам меры поддержки". Уже 2,5 года мы этим вопросом занимаемся, но, к сожалению, он пока не решен. Поэтому прошу тоже включить в проект нашего решения такую рекомендацию. Спасибо.

### **А.В. КУТЕПОВ**

У нас, мне кажется, документы намного дольше формируются, нежели наши предприниматели работают. Я сейчас увидел автомобиль по Минпромторгу, который по ширине... так они такие пластмассовые вывески сделали, знаете, уголочком, и не стали ничего согласовывать больше – и всё, она попадает в рамки. Ну, почему мы так медленно работаем? Почему производители намного быстрее?.. Не к вам вопрос.

### **С МЕСТА**

А мы не возражаем, Андрей Викторович.

### **А.В. КУТЕПОВ**

Не возражаете. Я сегодня очень деликатный.

Андрей Владимирович Бузинов (ОСК). Прошу Вас.

## **А.В. БУЗИНОВ**

Уважаемый Андрей Викторович, уважаемые коллеги! Спасибо за внимание к данному вопросу. Я постараюсь, для того чтобы сэкономить всем время, некоторые акценты расставить после докладов Романа Андреевича и коллег, собственно говоря, поскольку основную канву моего доклада коллеги уже сформулировали.

Какие акценты? Вы в самом начале абсолютно правильно говорили о том, что ключевой для нас элемент – это долгосрочное планирование. И в данном случае хочу сказать, что Морская коллегия при активном участии Военно-Морского Флота и Федеральной службы безопасности ведет работу по созданию уточненной программы кораблестроения (так этот документ называется). По нему есть отдельное поручение президента страны. Коллеги из Федеральной службы безопасности его уже сверстали. Ожидаем окончательного утверждения со стороны Военно-Морского Флота.

Для нас переоценить важность этого документа просто невозможно. Он показывает нашу перспективную загрузку в конкретных проектах в конкретные сроки, определяет необходимый объем финансирования, определяет необходимый объем поставляемого ключевого оборудования для выполнения этой программы. И уже под этот документ как потребность основного нашего заказчика мы с открытыми глазами, что называется, будем верстать... верстаем сейчас уже, не дожидаясь установки последней подписи, более детальные наши планы по развитию и, самое главное, развитию наших контрагентов.

Тема больше связана с Военно-Морским Флотом, в целом с гособоронзаказом, поэтому более детально в нее погружаться не буду. Но, повторюсь, переоценить этот документ невозможно – это будет конституцией и базой для дальнейшего нашего развития.

Второй акцент хотел бы сделать на вопросах технологического суверенитета, импортонезависимости. С точки зрения гособоронзаказа цифры не буду приводить, но в целом скажу, что мы обеспечили себе полную технологическую независимость, как судостроители (я четко это подчеркиваю: как судостроители).

У нас есть еще ряд проблем. Этот ряд проблем счетный, он не исчисляется сотнями позиций. У наших поставщиков, у наших контрагентов есть вопросы по сырью, вопросы по комплектующим. Вопросы все, что называется, на карандаше и у нас, и у

Минпромторга. В основном это вопросы малотоннажной химии, вопросы, связанные с электронной компонентной базой. Мы по ним ведем работу и ожидаем, что в ближайшие годы полностью импортозаместимся и будем импортонезависимыми.

С точки зрения гражданского судостроения в части технологического суверенитета ситуация другая. Гражданское судостроение – это глобальная кооперация во всем мире, не только у нас. Однако мы понимаем, что повторять прошлые ошибки, как мы жили до 2022 года, абсолютно неправильно, и совместно с Минпромторгом ведем работу по созданию собственной компонентной базы. Мы, как ОСК, участвует в 28 проектах вместе с финансированием и готовы расширять это сотрудничество.

Третий акцент, который хотел бы сделать. Мы говорим о большом объеме потребностей со стороны наших заказчиков в гражданском судостроении (крупнотоннажные суда, класса "река-море" – все типы судов абсолютно). Однако нужно признать, что тот уровень ключевой ставки, который сейчас у нас существует, по сути дела, является заградительным для развития бизнеса у эксплуатантов, ну и, собственно говоря, у нас тоже. В этой картине мира крайне важной становится такая мера, которую реализует Минпромторг (уже несколько лет реализует и дальше будет ее реализовывать), как так называемый льготный лизинг – это софинансирование ставки лизинга. Мера является, в нашем понимании, практически ключевой для развития гражданского судостроения. В бюджете Минпромторга на ближайшие три года эта мера имеет финансирование, однако она недостаточна. Мы сейчас имеем поручение руководителя страны – Президента Российской Федерации Владимира Владимировича Путина о расширении данной меры при помощи в том числе инструментов софинансирования со стороны банка.

Вот, наверное, три акцента, которые хотел бы сделать. Они для нас являются ключевыми и дадут старт для дальнейшего развития предприятий группы "ОСК".

И сразу же отвечу на два вопроса – по поводу сроков строительства, цикла строительства атомоходов и крупнотоннажного судостроения. Ну, во-первых, у коллег это, видимо, среднеарифметическое, потому что соединены и головной заказ (строили более семи лет), и "Якутия" – последнее судно, которое мы сдали (мы строили его чуть более пяти лет). Мы ежедневно ведем работу по сокращению цикла строительства, потому что (Вы, Андрей Викторович, абсолютно правильно говорите) это серийные заказы. Серийные заказы дают огромные возможности для снижения стоимости и

сокращения циклов строительства. Сейчас ставим себе задачу попасть в пятилетний срок, следующие, пятый и шестой, ледоколы – 4,5 года. Такие производственные задачи стоят у Балтийского завода. При этом нужно сказать, что все-таки это не совсем одинаковые корабли. Проект длится достаточно долго, он начинал проектироваться в 2011–2012 годах. Та же "Якутия" в своем итоговом виде получила порядка 14 тысяч изменений конструкторской документации, потому что изменяется оборудование, изменяются поставщики этого оборудования (ну, по сути, само оборудование, а не поставщики), изменяются требования регистра, Ростехнадзора (они ужесточаются, и это абсолютно правильная, нормальная работа регулятора), на которые мы обязаны реагировать. Но, повторюсь, Вы абсолютно верно сказали, и мы каждый день, постоянно имеем планы по совершенствованию и сокращению циклов строительства.

С точки зрения крупнотоннажных судов, крупнотоннажного судостроения. Сейчас ОСК в основном представлена государственным оборонным заказом. Мощности для решения задач, о которых говорил Александр Иванович, мы формируем на новой верфи, на месте "Северной верфи". Я всегда говорю, что это новая верфь, это не модернизированная "Северная верфь", потому что кратно, в несколько раз увеличиваются ее мощности. Мы будем готовы принимать заказы под крупнотоннажные суда после 2030 года. Сейчас, конечно же, повторюсь, основные крупнотоннажные построочные места заняты либо государственным оборонным заказом, либо решением задач государственного заказа через "Росатом" либо Минтранс. Доклад окончен.

### **A.В. КУТЕПОВ**

Андрей Владимирович, я так, по списку быстренько... Последняя подпись, как Вы сказали, обязательная. Ну, понятно всё здесь. Нас не интересует военное судостроение, нас интересует гражданское. Сколько занято людей, с Вашей точки зрения, в работе в гражданском судостроении?

### **A.В. БУЗИНОВ**

Ну, расчет буквально, что называется, в прямом эфире проведу. Занято порядка 20–25 тысяч человек.

### **A.В. КУТЕПОВ**

20–25 тысяч человек.

Какие суда, Вы считаете (точно такой же вопрос, как и Александру Ивановичу), нам наиболее необходимы в ближайшее время?

**А.В. БУЗИНОВ**

С точки зрения стратегической безопасности транспортных коридоров, естественно, крупнотоннажные суда.

**А.В. КУТЕПОВ**

Которые у нас будут после 2030 года.

**А.В. БУЗИНОВ**

У нас сейчас мощностей для строительства такого рода судов нет.

**А.В. КУТЕПОВ**

Нет.

**А.В. БУЗИНОВ**

Они заняты, я так скажу, свободных нет.

**А.В. КУТЕПОВ**

Хорошо. Нет таких судов, нет возможности.

Процентная ставка не дает возможности что-то делать. Но в остальных отраслях-то работает процентная ставка.

**А.В. БУЗИНОВ**

Я не готов про остальные отрасли сказать.

**А.В. КУТЕПОВ**

Самолеты-то летают у Минпромторга, автомобили-то ездят. Это так, можно без ответа...

Вы считаете, все документы, которые подпишут, толкнут наше судостроение, дадут старт будущему строительству, да?

**А.В. БУЗИНОВ**

Я говорил об уточненной программе кораблестроения. Конечно, да.

**А.В. КУТЕПОВ**

А сколько сейчас молодых людей идет на факультеты судостроения? Хорошо, не сколько людей, а сколько учебных заведений занято?

**А.В. БУЗИНОВ**

У нас базовый вуз — это питерская "Корабелка", кораблестроительный университет. Я не готов ответить сколько. Порядка, по-моему, 3–4 тысяч студентов учатся. Достаточно высокий конкурс, и сам институт обладает серьезной базой.

**А.В. КУТЕПОВ**

Сколько после этого идет работать?

**А.В. БУЗИНОВ**

Больше 90 процентов. Очень высокий уровень.

**А.В. КУТЕПОВ**

Игорь Вадимович (Нижегородская область).

**И.В. ЗОТОВ**

Уважаемый Андрей Викторович, уважаемые коллеги, сенаторы, добрый день! Как вы знаете, Нижегородская область — в целом промышленный регион и судостроение занимает особое место в структуре нашей промышленности. В регионе действуют 13 судостроительных и судоремонтных предприятий и пять конструкторских бюро. Общий объем отгруженной продукции нижегородскими предприятиями в 2024 году составил почти 31 млрд рублей (это на 20 процентов больше, чем в 2023 году), а за первое полугодие 2025 года объем отгрузки составил почти 10 млрд рублей. Рост по сравнению с первым полугодием 2024 года — 2 процента.

У нас в отрасли заняты свыше 8 тысяч человек. Средняя заработная плата, по данным Росстата, в 2024 году составляла почти 78 тыс. рублей. Если сравнивать цифры 2023 и 2024 годов, она выросла почти на 20 процентов.

Наши предприятия производят широкий перечень судов и технической продукции. Если коротко пробежаться, то это пассажирские круизные теплоходы, пассажирские электрические суда, танкеры и сухогрузы, краболовные суда, дноуглубительные. Ну и, конечно, не могу не упомянуть наши флагманские суда — это суда на подводных крыльях и воздушной подушке ЦКБ имени Алексеева. Кстати, Роман Андреевич показывал презентацию Минпромторга России. В списке лидеров у нас числились "Красное Сормово", "Окская судоверфь" и ЦКБ имени Алексеева.

Виктор Дмитриевич упомянул то, что мы очень активно развиваем речные перевозки. Действительно, по поручению губернатора мы этому уделяем особое внимание. Приведу некоторые данные. Для осуществления речных перевозок в области уже курсируют пять "Валдаев" и два "Метеора". Надеемся, что в скором времени еще

два "Метеора" выйдут в рейс. В результате навигации 2025 года совершено почти 5 тысяч рейсов и перевезено почти 120 тысяч пассажиров.

Каждый год мы расширяем географию. Если говорить про региональные перевозки, то у нас осуществляются рейсы по Каме от Нижнего Новгорода до Перми и по Волге от Нижнего Новгорода до Волгограда. Всего пассажирами 144 межрегиональных рейсов стали почти 16 тысяч человек. Конечно, здесь приоритетом являются перевозки по маршруту Нижний Новгород – Казань (перевезено 13 тысяч).

Важно сказать о кадровом потенциале. Андрей Викторович, Вы задавали вопрос относительно числа обучающихся. У нас в Нижегородской области есть Волжский государственный университет водного транспорта (ВГУВТ). У нас учатся 15 тысяч студентов, и, по моим экспертным ощущениям, 70 процентов идут работать в отрасль, и большинство из них – на нижегородские предприятия. Кроме того, у нас есть кораблестроительный факультет в нашем базовом техническом вузе – НГТУ имени Алексеева.

Таким образом, в регионе выстроен полный цикл того, что касается судостроения, – от подготовки кадров до проектирования и производства судов.

Следующий слайд, пожалуйста.

Что касается наших предложений... Я прежде всего хотел бы извиниться за то, что они все носят финансовый характер, но позволю себе тем не менее их озвучить.

Первое и самое важное – это, конечно (уже не раз здесь звучало), формирование долгосрочного заказа. В 2023 году было поручение Президента Российской Федерации о выделении финансирования за счет средств ФНБ на программу льготного лизинга гражданских судов водного транспорта в объеме не менее 200 единиц. Наши судостроители очень ждут эту программу.

Второе, на что хотел бы обратить внимание, – это программа льготного лизинга в соответствии с распоряжением № 337-р. Знаем, что этот документ сейчас находится на финальной стадии утверждения. К слову, мы уже по нему буквально на прошлой неделе запустили одно электрическое судно в Чкаловске. Мы очень ждем, что эта программа в ближайшее время будет утверждена.

Третье. Совсем недавно стартовал процесс формирования новой программы льготного лизинга. Я так понимаю, речь идет о кораблях, которые старше 40 лет. Мы тоже очень ждем эту программу, видим, что Минпромторг России совместно с

Минтрансом и ГТЛК очень активно работает. Со своей стороны готовы оказать всю необходимую поддержку.

Ну и четвертое — это что касается использования двух мер поддержки одновременно. Наиболее частый пример — это возможность финансирования судов за счет программы (распоряжение № 337-р) и субсидии (постановление № 502).

Вот знаем, что эти вопросы очень непростые для судостроителей. Также знаем, что это все обсуждается на самом высоком уровне. И мы очень надеемся, как судостроительный регион, что к нашим кораблестроителям будет наиболее лояльное отношение.

Следующий слайд, пожалуйста.

Ну и в завершение буквально коротко (некрасиво было бы совсем не сказать) об экспорте. Мы с Республикой Беларусь очень плотно работаем по теме развития судостроения. Мы договорились, что мы продадим им 10 судов технического флота, причем прошли все круги ада по согласованию указа Президента Республики Беларусь. Он уже фактически лег на стол Александру Григорьевичу, но в последний момент Александр Григорьевич принял решение, что неправильно закупать за счет средств Республики Беларусь, финансировать эту историю должна Российская Федерация, что в целом, наверное, соответствует параметрам квазигосударственных сделок.

Вот мы слышали, что будет отдельная программа под льготные проекты с Республикой Беларусь. Мы надеемся, что наши суда туда попадут и все-таки контракт мы реализуем.

Стратегию мы внимательно изучили с нашими коллегами-судостроителями. Конечно, поддерживаем. Спасибо за внимание. Готов ответить на вопросы.

### **A.В. КУТЕПОВ**

Игорь Вадимович, вы до Астрахани ходите, да? А там какая гарантированная глубина у нас?

### **И.В. ЗОТОВ**

Мы до Астрахани не ходим, мы ходим до Перми по Каме.

### **A.В. КУТЕПОВ**

До Волгограда, Вы сказали.

### **И.В. ЗОТОВ**

До Волгограда, да.

**А.В. КУТЕПОВ**

Сколько там?..

**И.В. ЗОТОВ**

Про глубину не скажу, но...

**А.В. КУТЕПОВ**

Андрей Владимирович, знаете?

**А.В. БУЗИНОВ**

Александр Иванович точнее скажет. Мне кажется, 3,2. Мы проходим 3,2.

**А.В. КУТЕПОВ**

3,2.

Я не зря Нижегородской области задаю этот вопрос.

Помните, Александр Иванович, три года назад сколько мы дискуссий по этому поводу провели уже, да? Так мы до 4,5 и не дошли.

**А.И. ПОШИВАЙ**

У нас 4,5 – это на ЕГС. А, извините, мы сейчас говорим о Волго-Каспийском морском судоходном канале, да?

**А.В. КУТЕПОВ**

Да.

**А.И. ПОШИВАЙ**

Канал мы сделали 4,5, он уже два года 4,5. Но там проблема другая – проблема в том, что Каспийское море мелеет и практически за последние несколько лет уровень упал ни много ни мало на метр. И поэтому углубленный нами Волго-Каспийский морской судоходный канал выводит нас в море, а в море осадка максимальная – 4,2.

**А.В. КУТЕПОВ**

Александр Иванович, ну, это же наша страна, мы должны себе 4,5 все равно сделать. Мы сколько об этом говорим уже?

**А.И. ПОШИВАЙ**

Я отвечаю, что мы его сделали, но воспользоваться не можем, потому что Каспий обсох и за пределами канала осадка меньше. Поэтому нужно сейчас канал продлевать еще на 20 километров, и это еще не конец, потому что нам не могут дать устойчивый прогноз касательно того, какова, вообще, судьба Каспия и этого канала. Сейчас мы работаем по осадке 4,2.

## **А.В. КУТЕПОВ**

Роман Евгеньевич.

## **Р.Е. ТОЛОК**

Уважаемый Андрей Викторович, уважаемые коллеги! Пограничная служба ФСБ России решает задачи по защите и охране государственной границы Российской Федерации в сложных и динамично развивающихся условиях. На обстановку в морских пространствах Российской Федерации непосредственное влияние оказывают проведение специальной военной операции и нарастание противоречий в международных отношениях, что характеризуется высокими рисками возникновения региональных вооруженных конфликтов.

В целях адекватного реагирования на обстановку в условиях новых угроз верховным главнокомандующим в мае текущего года утверждена Стратегия развития корабельного состава органов федеральной службы безопасности Российской Федерации на период до 2050 года (указ № 303 от 8 мая 2025 года). Основной целью стратегии является создание группировки корабельного состава органов федеральной службы безопасности Российской Федерации, способной во взаимодействии с силами и войсками Военно-Морского Флота эффективно выполнять задачи в морском пространстве, а также на реках и озерах в современных и прогнозируемых условиях обстановки. Стратегия согласована по целям и задачам со Стратегией развития судостроительной промышленности на период до 2036 года и на дальнейшую перспективу до 2050 года и базируется на положениях документов, определяющих содержание оборонно-промышленной политики и развитие перспективных технологий в Российской Федерации.

В рамках реализации стратегии развития корабельного состава органов ФСБ в сентябре текущего года Президентом Российской Федерации утверждена программа кораблестроения органов федеральной службы безопасности Российской Федерации до 2050 года, которая уточняет подходы к формированию группировки корабельного состава, исходя из изменений в развитии военно-политической обстановки и возможностей промышленности (указ № 652 от 17 сентября 2025 года).

Программа является основой для формирования предложений в государственную программу вооружения в части оснащения органов федеральной службы безопасности корабельным составом и направлена на поддержание

количественного и качественного состава кораблей, катеров и судов и его плановое обновление как основы устойчивого развития системы обеспечения безопасности Российской Федерации и реализации государственной пограничной политики.

Мы каждый год принимаем от промышленности до 35 вымпелов, из которых до 3 вымпелов – это корабли и порядка 30–32 катеров. Для достижения целевых показателей стратегии развития корабельного состава органов ФСБ необходимо наращивание темпов постройки и сдачи до шести кораблей и 45 катеров ежегодно.

Вместе с тем на настоящий момент мы отмечаем тенденцию увеличения сроков и стоимости постройки кораблей пограничных органов, обусловленную проблемами, к сожалению, в судостроительной отрасли. На судостроительных предприятиях оборонно-промышленного комплекса не преодолена критическая зависимость от поставок из-за рубежа стратегических видов сырья, материалов, электронной компонентной базы, лицензированного программного обеспечения и высокотехнологичного промышленного оборудования. Попытки организовать их поставки по каналам параллельного импорта или заменить аналогичной продукцией из дружественных стран привели к снижению качества и существенному удорожанию строительства кораблей.

Увеличение объемов государственного оборонного заказа приводит к интенсивной эксплуатации промышленного оборудования, уже имеющего высокий уровень износа. При этом отечественные производители металлообрабатывающих станков, кузнечно-прессового, прокатного оборудования и инструментов ввиду тяжелого финансового состояния не могут удовлетворить потребности оборонных предприятий.

Критическая ситуация сложилась в сегменте высокоточного оборудования, станков с числовым программным управлением, а также координатно-измерительных машин, необходимых для выпуска высокоточных изделий.

В заключение, уважаемые коллеги, хотелось бы отметить, что без решения системных проблем, имеющихся в судостроительной отрасли, достижение целевых показателей стратегии судостроительной промышленности и стратегии развития корабельного состава органов ФСБ не представляется возможным, даже при наличии необходимых для их достижения средств федерального бюджета. А на подходе уже стратегия Военно-Морского Флота.

Для обеспечения выполнения стоящих перед нами задач и выхода из тяжелой ситуации необходима выработка комплекса мер, направленных на сокращение дефицита основных производственных рабочих, модернизацию судостроительных предприятий, стабилизацию их финансово-экономического состояния и формирование условий по привлечению государственных и частных инвестиций в судостроительную отрасль. Благодарю за внимание.

### **A.В. КУТЕПОВ**

Роман Евгеньевич, надо было с Вас начинать, несколько другой темп задали бы, а то я тут один пытаюсь...

Самое главное – это оборудование. Андрей Владимирович, не бумаги, а оборудование. Надо модернизировать все и поставить во главу угла то, что мы хотим увидеть завтра.

Если каждый заместитель министра говорит, что 70 процентов рыбопромыслового флота, который мы сейчас сами строим, поедет куда-то ремонтироваться, ну, все, что мы делаем, знаем по пословице, куда...

Очень четко Роман Евгеньевич сказал: если мы сейчас не наладим наше оборудование... Оборудование! Причем мы четко понимаем, что 50 процентов – это Северо-Запад, который показывает яркие примеры. Вот 50 процентов – там. "Корабелка", Архангельск – всё рядом, весь Северо-Запад, там все находится. Почему не выбрать там непосредственно?

Андрей Владимирович ("Росатом").

### **A.В. НИКИПЕЛОВ**

Добрый день, Андрей Викторович, уважаемые коллеги! Несколько слов о нашей специфике.

"Росатом" с 2018 года имеет полномочия инфраструктурного оператора Северного морского пути. Госкорпорация курирует соответствующий федеральный проект, участвует в плане развития Севморпути до 2035 года.

Безусловно, развитие арктических регионов идет в первую очередь благодаря новым инвестиционным проектам, расширению уже действующих проектов. И в этом смысле организация круглогодичной навигации в акватории Севморпути для перевозки грузов – это главная задача, она обеспечивает доставку товаров соответствующих

инвестпроектов до портов стран Азиатско-Тихоокеанского региона, потому что на сегодняшний момент это практически единственный путь.

Ключевой элемент в этой задаче для обеспечения грузоперевозок — это ледокольная инфраструктура. На сегодняшний момент российский ледокольный флот под управлением "Атомфлота" насчитывает восемь ледоколов, из которых четыре ледокола — это новые ледоколы проекта 22220. При этом при сохранении существующих, текущих темпов реализации арктических инвестиционных проектов к 2035 году нам потребуется порядка 11 ледоколов, то есть нам нужно будет строить новые.

На сегодняшний момент строятся еще три ледокола проекта 22220 на Балтийском заводе — это "Чукотка" (четвертый), "Ленинград", "Сталинград". И один ледокол проекта "Лидер", головной, строится на "Звезде". Он запланирован к выходу в эксплуатацию в декабре 2029 года на сегодняшний момент.

Плюс мы проводим работу по продлению сроков эксплуатации существующих ледоколов, но все равно они конечные, и в период до 2033 года мы выведем из эксплуатации как минимум три ледокола. Поэтому нам для восполнения выбывающих ледоколов и для обеспечения круглогодичной навигации в акватории Северного морского пути потребуется еще как минимум два ледокола. И по поручению президента, которое было дано по итогам его поездки в Мурманск, правительство должно принять такое решение в 2026 году. Поэтому, безусловно, вместе с правительством этим занимаемся. Рассчитываем на то, что такое решение будет принято.

Ну и, естественно, с точки зрения Севморпути две ключевые задачи — это наращивание грузопотока и развитие арктического флота. Понятно, что наращивание грузопотока зависит в первую очередь от реализации инвестпроектов нашими компаниями, которые занимаются соответствующей деятельностью на территории Арктики. И по текущему плану к 2030 году грузопоток должен составить порядка 109 млн тонн. К 2030 году — 109 млн тонн — это текущий, сегодняшний план, который есть, по транспортировке.

### **А.В. КУТЕПОВ**

Сегодня — 36?

### **А.В. НИКИПЕЛОВ**

Сегодня — под 40.

И для обеспечения этих 109 млн тонн потребуется в зависимости от типов судов и от типов реализуемых инвестпроектов от 100 до 120 судов арктического класса. На сегодняшний момент единственная фактически верфь, которая в состоянии делать эти суда, соответствующих грузоподъемности и тоннажа, – это "Звезда". Она загружена, на ней размещены заказы. Порядка 25 судов изготавливается по заказу "НОВАТЭКа" и "Роснефтефлота". Ну и фактически на этом мощности закончились.

Поэтому, для того чтобы нам наращивать использование Северного морского пути, который, еще раз повторюсь, для части проектов является практически единственным, безальтернативным способом реализации продукции с этих территорий, нам требуется решение по арктическому судостроению. Версии здесь уже обсуждались – безусловно, это строительство новой верфи, которой занимается на сегодняшний момент ОСК, это увеличение мощности и дополнительная модернизация дальневосточной "Звезды". Если эти меры не дадут нужной скорости, фактически одним из вариантов (может быть, он нелюбимый и нехороший, но вариант) может быть привлечение зарубежных верфей. Но мы считаем, что в этой ситуации владельцем технического проекта и самого продукта должна быть обязательно российская компания и конечным продуктом должна владеть российская компания, зарубежная верфь может привлекаться только для выполнения части работ, по которой мы можем не справиться с точки зрения сроков здесь, в России. Ну, такой режим комбинированной, может быть, распределенной судостроительной верфи, который позволит... Но при этом флаг, естественно, должен быть российский.

Ну а с точки зрения тех возможностей, которые даст большее количество судов, это, безусловно, повышение конкурентоспособности в целом Севморпути, сокращение издержек на тонну перевозимого груза. И это позволит действительно иметь конкурентоспособный транспортный коридор.

Андрей Викторович, доклад окончен.

### **А.В. КУТЕПОВ**

Андрей Владимирович, мне кажется, мы уже прошли такой этап проб и ошибок в части гражданских судов, когда прекратили поставку, потом – ремонта грузовой техники, то есть легкового... Помните, что с "АвтоВАЗом" произошло, да? Там развернулись и ушли. Мне кажется, это не тот путь. Если мы еще раз туда зайдем... Ну, то есть это нас вообще тогда ничему не учит. Даже упоминать об этом...

Позитивное, вообще, во всем — это то, что 40 мы перевезли на сегодняшний момент и грузопоток неуклонно растет. И к 2030 году мы видим хорошую динамику. Ну, хорошо, спасибо Балтийскому заводу, который выполняет свои обязательства и строит. Надо будет два дополнительно построить. Надо подумать на эту тему — что они могут, как мощности могут увеличить, чтобы дополнительно делать. Но если по пять-шесть лет — ну, куда это?.. Я об этом все время говорю.

### **А.В. НИКИПЕЛОВ**

Еще раз... Здесь вопрос не только в том, чтобы обеспечить количеством ледоколов Севморпуть, самое главное — там должны появиться суда соответствующего класса, которые будут перевозить грузы, которые образуются в инвестпроектах региона. Вот в этой части в первую очередь сегодня недостаточное количество и мощностей, и возможностей.

### **А.В. КУТЕПОВ**

Николай Валерьевич ("Нордик Инжиниринг").

### **Н.В. ШАБЛИКОВ**

Андрей Викторович, спасибо огромное.

Действительно, много сегодня было сказано о поддержке судостроения. Хотел бы остановиться на двух аспектах.

Первый аспект — это инжиниринг и поддержка проектирования. Как правильно было сказано, все начинается с проекта. Но на сегодняшний день, к сожалению, мы проектируем на программах, которые нам дали из недружественных стран, и мы их купили в свое время. Пока их у нас не отключили, тем не менее мы хотим перейти на отечественный софт, но он в разы дороже. И здесь как раз вопрос или предложение о том, чтобы проработать механизм субсидирования приобретения российского программного обеспечения для проектирования судов и объектов морской техники.

Второй момент — это, безусловно, люди. Без людей инжиниринг мертвый. Если сравнивать, допустим, строительство за рубежом и на территории Российской Федерации, то мы проектируем девять месяцев и строим шесть лет, а иностранцы проектируют полтора года и строят полтора года. Поэтому здесь очень важно на самом деле отточить вопросы стандартизации и, соответственно, подготовки людей.

Действительно, набор на кораблестроительные факультеты сейчас существенно увеличился, но тем не менее молодые люди всегда будут выбирать заработную плату.

Поэтому здесь, может быть, стоит предусмотреть меры стимулирования с точки зрения распространения ипотеки (мы предлагали в свое время на судоремонт ее распространить) в том числе для поддержки как раз проектантов. Это было бы существенным подспорьем, поскольку этот вопрос, к сожалению, пока не затронут.

Ну и второй вопрос, о котором сегодня уже много говорилось, — это судоремонт. В судоремонте есть несколько вопросов.

Прежде всего, это действительно пролонгация мер по нулевому НДС. И мы видим заинтересантов с точки зрения судоремонтных предприятий, которые хотели бы воспользоваться этой мерой. В том числе хотели бы обратить внимание, что, к сожалению, эта мера была предложена только действующим судоремонтным предприятиям, но есть огромное количество участников рынка, которые хотят заняться этим и в том числе рассматривают для себя подобного рода меру поддержки.

Вы правильно обратили внимание на то, что много судов построено на иностранном оборудовании. Мы уже многократно говорили о создании склада запчастей, потому что так или иначе мы все равно будем зависеть на определенный период времени от оборудования, которое ранее поставлялось на территорию Российской Федерации (и, видимо, параллельный импорт здесь необходим), и, конечно, о привлечении отечественных машиностроителей к этой программе. Единственный вопрос всегда возникает у судостроителей, и мы, как проектанты, видим, что цены на оборудование, которое поставляют российские предприятия по постановлению № 719, значительно разнятся. И при закупочных кампаниях здесь возникает огромное количество вопросов.

Ну и мы возлагаем большие надежды на принятие закона о судостроении, в котором все-таки будут, наверное, разграничены судостроение для государственных нужд по тем требованиям, которые существуют, и коммерческое судостроение, в котором рынок определяет, собственно говоря, ту ценовую политику, которая будет комфортной судовладельцу, для заказа судов на территории Российской Федерации. Спасибо огромное.

### **А.В. КУТЕПОВ**

Спасибо большое.

Мы переходим к комментариям. Все, кто хочет, могут выступить.

Евгений Иванович, прошу Вас. Вы самый опытный здесь, наверное, тоже, по лизингу-то точно.

### **Е.И. ДИТРИХ**

Спасибо большое, уважаемый Андрей Викторович.

Позвольте, уважаемые коллеги, высказать несколько соображений применительно к реализации стратегических направлений развития гражданского судостроения. Роман Евгеньевич рассказал про военные корабли, про гражданские – немножко.

Несомненно, за последние три года нашей судостроительной отраслью сделаны огромные шаги для перестройки работы в новых условиях для увеличения объема выпуска и повышения качества продукции. Все это время отрасль находится в сложных условиях давления санкционных ограничений и изменения логистики поставок, стоимости ресурсов. Тем не менее под руководством Минпромторга отрасль набирает обороты и динамично управляет системой планирования, меняет управленческие подходы. Благодаря программам поддержки спроса восстанавливаются и растут темпы сдачи гражданских судов. При падении в 2022 году числа принятых судов практически вдвое к 2020 году план по сдаче к 2025-му динамично растет: если в 2024 году сдано 36 гражданских судов, что в полтора раза больше 2020-го, то в этом году ожидаем сдачи без малого полусотни судов.

Хотелось бы обозначить и проблемы реализации, требующие внимания и принятия оперативных решений.

Во-первых, говоря об успехах гражданского судостроения, нужно упомянуть и о существенном изменении ландшафта отрасли. Производители в 2020–2022 годах, выполнившие львиную долю заказа на гражданские и грузовые суда, постепенно вытесняются более компактными, небольшими эффективными верфями. И эта тенденция, похоже, будет в ближайшее время нарастать, и, несомненно, это требует от регулятора стратегического взгляда на облик отрасли к 2030 году и далее, кто будет работать и каким образом.

Второе. Несмотря на рост объема приемок, он все еще недотягивает до плановых контрактных сроков поставки. Вовремя сдается лишь половина ранее заказанных судов, и это требует не только детального анализа причин по каждому случаю переноса сроков, но и стратегического взгляда на изменение принципов

управления производством, повышения качества кооперации, внедрения цифровизации и инновационных подходов.

Третье. Несмотря на имеющиеся остатки на счетах (Андрей Викторович, Вы сегодня об этом говорили — есть деньги, нет денег, откуда деньги) ключевых производителей гражданских судов, источников средств для инновационного развития, расширения производства катастрофически не хватает. Стоимость заемных средств (это тоже коллеги-судостроители сегодня упоминали) не позволяет не только внедрять новое, но и затрудняет обслуживать имеющиеся кредиты. При этом загрузка верфей сегодня уже полная (мы "Звезду" упоминали, до 2028 года "Звезда" загружена заказами по самую крышечку, то есть очередь уже стоит за горизонтом 2028 года) и мощности для выполнения новых заказов отсутствуют, что вкупе с ростом стоимости металла и энергоресурсов ведет к росту стоимости производимых судов. Это требует формирования детальных планов расширения производств на каждой из верфей, фиксации специализации верфей для исключения дублирования выпуска продукции, а также внедрения новых оперативных подходов к управлению ценообразованием и, естественно, формирования дополнительных экономических мер поддержки для тех, кто составил и реализует такие планы.

Если позволите, факультативно... Мы сегодня судоремонта касались. Андрей Викторович, Вы говорили об этом. Судоремонтные заводы — это очень важно. Мне кажется, что можно попробовать сделать комплексный контракт и на строительство водного судна, и на его последующее обслуживание. Это могло бы быть тем самым выходом, который фиксирует и стоимость приобретения, и стоимость владения в последующем, и, возможно, для наших судостроительных и судоремонтных заводов дает дополнительную, ну, скажем, длинную базу для выполнения тех или иных работ.

Представляется, что такие подходы могли бы придать устойчивости гражданской судостроительной отрасли, создать заделы на будущее. И буду благодарен, если удастся детализировать их в планах реализации стратегии развития судостроения. Спасибо большое.

### **А.В. КУТЕПОВ**

Евгений Иванович, совсем недавно Вы возглавляли большую корпорацию. Вот за последние четыре года новые производства появились, когда Вы там были?

### **Е.И. ДИТРИХ**

Андрей Викторович, да. Одна из современных и динамично развивающихся верфей — "Эмperiум". Она создала завод по электросудам в городе Москве. Альтернативная площадка на сегодняшний момент создана и работает в Перми.

Вот здесь коллеги из ГТЛК присутствуют (Анастасия Николаевна, по-моему, собиралась), они не так давно посещали эту площадку и рассказывали, показывали, как строятся электросуда на этой новой, современной верфи.

Коллеги сегодня упомянули онежскую верфь. Это давний проект, который призван показать, как цифровые технологии могут быть внедрены в проектирование и создание гражданских судов. Я думаю, что это тоже один из проектов, который можно приводить в пример.

**А.В. КУТЕПОВ**

Два. Два примера. Но пока это со слов. Мы особо не погружены в эту тему.

Борис Александрович, пока Вы рядом, прокомментируете?

**Б.А. НЕВЗОРОВ**

Спасибо, Андрей Викторович.

У меня комментарий будет только один — что у нас не хватает мощностей для строительства. И правильно сказал представитель ФСБ о том, что никто не занимается новым оборудованием.

Ну и главное, конечно, — это сроки. Вот, представляете, у нас есть знаменитый колхоз имени Ленина, он строит судно уже седьмой год.

**А.В. КУТЕПОВ**

Борис Александрович представляет Камчатку.

**Б.А. НЕВЗОРОВ**

А цена уже выросла в два раза. И говорят, что если еще 6 миллиардов он заплатит, то лет через пять они достроят. Предприятие так может стать банкротом.

**А.В. КУТЕПОВ**

Борис Александрович, Вы абсолютно правы. Вы, как человек, который имеет какое-то отношение все-таки к такому региону, производственному... Я с самого начала говорю: шесть лет — ну, это ни в какие ворота не лезет! Они ни в какие экономические ставки не укладываются. Ну, будет она 3 процента, будет она 10 процентов, все равно шесть лет — это too much. Ну, никак не получается...

Я молчу, Борис Александрович.

## **Б.А. НЕВЗОРОВ**

Главное, вы знаете, судно два года назад спустили на воду. Говорят, что "мы достроим быстренько". Сейчас вроде там председатель договорился о сокращении сроков. Но все равно это не дело — если мы так будем строить дальше. Я говорю, у нас просто не останется предприятий, у которых будут заказывать эти суда. Спасибо.

## **А.В. КУТЕПОВ**

Спасибо.

Алексей Александрович Яковлев, первый заместитель председателя Комитета по промышленной политике, инновациям и торговле Санкт-Петербурга.

## **А.А. ЯКОВЛЕВ**

Андрей Викторович, добрый день! Уважаемые коллеги, здравствуйте!

С учетом того что уже много было сказано, коротко несколько цифр приведу по судостроению в Санкт-Петербурге. Безусловно, это одна из основополагающих отраслей нашей промышленности.

Если говорить об индексе промышленного производства в 2024 году (к сожалению, нет разделения на гражданское и военное судостроение, по статистике), общий индекс промышленного производства составил 125,6 процента. За текущий период с января по сентябрь к такому же, аналогичному периоду прошлого года уже 146 процентов ИПП составляет. Порядка 60 тысяч человек на более чем 40 предприятиях работает.

Был вопрос, Андрей Викторович, по поводу численности студентов. В "Корабелке" по 2024 году — 6200 студентов. Порядка 60 тысяч человек всего заняты в судо- и кораблестроении.

Относительно тех мер поддержки, которые действуют и которые мы бы хотели тоже предложить на рассмотрение. Безусловно, это продолжение программы по льготному лизингу, потому что многие организации, которые в том числе участвовали в программах Минпромторга по разработке нового, или импортозамещающего, судового комплектующего оборудования, сталкиваются с проблемой дальнейшей продажи этого оборудования, поскольку в субсидии заложены кovenанты по коммерциализации. Они должны, соответственно, продать кратно этого оборудования, и сейчас ряд предприятий сталкивается с проблемами. Поэтому здесь надо совместно с Минпромторгом посмотреть вопросы поддержки спроса и продаж новых типов судового оборудования.

Из того, что раньше еще не звучало. Есть предложение относительно судоремонта по исключению из положений законов № 44 и № 223 обязанности по обеспечению заявки участником конкурсных процедур при наличии у судоремонтного предприятия необходимых производственных мощностей, технологического оборудования и специалистов. Это существенно повлияет на возможность участия в различных конкурсах по судоремонту.

И еще конкретное предложение, которое не звучало, — исключение плавучих доков из состава транспортных средств, облагаемых транспортным налогом. Сейчас также предприятия, которые используют плавучие доки, платят транспортный налог, поскольку корабли у нас считаются недвижимым имуществом, а плавучий док у нас считается транспортным средством, поэтому дополнительная налоговая нагрузка на них.

В принципе, чтобы не занимать больше времени, у меня все, потому что те предложения, которые я хотел озвучить, уже прозвучали раньше — в докладах и Андрея Вадимовича Бузинова, и Романа Андреевича.

Готов ответить на вопросы, Андрей Викторович.

### **A.В. КУТЕПОВ**

Сергей Владиславович Калитин (Приморский край).

### **C.В. КАЛИТИН**

Уважаемый Андрей Викторович, уважаемые коллеги, добрый день! Коротко о состоянии отрасли Приморья. Общая численность занятых — более 16 тысяч человек, 12 предприятий, порядка 30 млрд рублей — объем работ, ежегодно выполняемых предприятиями, объем налоговых отчислений в консолидированный бюджет — 3,5 млрд рублей. И хорошо растем. Увеличиваем среднюю зарплату — на 30 процентов она увеличилась за последние три года. 50 судов построили с 2019 по 2024 год. И объем судоремонтных работ по судам составил 2 тысячи судов за этот период.

Что из того, что не упомянули коллеги, хотелось бы предложить еще? Мы проанализировали нашу отрасль. Вот сейчас порядка 35 корпусов мы готовы взять на стапеля в перспективе ближайшей — трех лет — на средних судостроительных предприятиях. То есть это говорит о том, что есть задел под углубление программы "квоты под киль" (и, возможно, в третьей итерации) с расширением видов добываемых биологических ресурсов, для того чтобы получить больший объем заказа.

Второе. Очень просят наши предприятия о проведении межрегистрового докового ремонта судов на судоремонтных предприятиях, расположенных в зоне промысла. То есть это принцип не только "где ловим, там и строим", но и "где построили, там и ремонтируем впоследствии". У нас ежегодно в рамках очередного промежуточного освидетельствования ремонтируется не более 300 судов, а должны ежегодно подлежать освидетельствованию не менее 800 судов. Так вот, 500 судов у нас уходят в Юго-Восточную Азию, и недополученный объем дохода по отрасли мы оцениваем в более 10,5 млрд рублей в год. Это только здесь, в Приморье.

Ну и третий момент. Необходима поддержка на федеральном уровне строительства и ремонта судоподъемных сооружений. Доки в изношенном состоянии, критически их не хватает. Возможно, это должна быть программа, как промышленная ипотека, для доков, потому что это позволит увеличить объем судостроительных работ не менее чем в 1,5 раза. На этом тезисно все. Спасибо вам за внимание.

### **А.В. КУТЕПОВ**

Спасибо.

Герман Станиславович Зверев.

### **Г.С. ЗВЕРЕВ**

Уважаемый Андрей Викторович, уважаемые коллеги! Три конкретных предложения. Два касаются темы судоремонта, о которой Вы, Андрей Викторович, и Иван Николаевич говорили.

Первое предложение. Необходимо актуализировать приказ Минпромторга от 6 августа 2023 года № 2977, который устанавливает порядок заключения инвестиционных соглашений в целях применения нулевого НДС. В настоящее время этой мерой государственной поддержки воспользовались всего пять судоремонтных предприятий из 1400. Главная проблема заключается в том, что инвестиционные соглашения устанавливаются на очень короткий срок, недостаточный для инвестора, исключаются любые инвестиционные вложения в трудовые ресурсы, в обучение людей, а это на сегодняшний день главный дефицит. Исключается возможность инвестиций в арендуемые (об этом Иван Николаевич четко сказал) причальные сооружения.

Поэтому, Андрей Викторович, полагали бы важным актуализировать этот приказ, для того чтобы эта мера поддержки действительно начала работать, а потребность в ней есть.

Второе предложение. Коллега из Приморского края сказал о судоремонте. В настоящее время на Дальнем Востоке в распоряжении дальневосточных рыбопромышленных предприятий для выполнения докового освидетельствования, ремонта всего 12 доков. Это позволяет осуществлять не более 80–90 доковых освидетельстваний ежегодно, притом что потребность в этом выше в три-четыре раза. Полагали бы целесообразным с учетом того, о чем сказал Роман Андреевич, в доковой программе Минпромторга специально выделить направления по строительству доков для судоремонтных предприятий и применение лизинговой формулы для инвесторов. Обращаю внимание, что правительства Камчатского края, Архангельской области ровно об этом говорили, потому что тот проект судоремонта, который в настоящее время обсуждается правительством Камчатского края, утыкается в эту проблему.

И третье конкретное предложение, Андрей Викторович, прямо связано с той проблемой (проблемой сроков), о которой Вы говорили и о которой говорил Борис Александрович. В настоящее время нормативной базой Минпромторга в рамках осуществления контрактов по строительству рыбопромыслового флота из сферы контроля исключены исполнители – верфи. Контроль осуществляется за заказчиком, за тем, сколько он денег внес, когда он внес эти деньги. Верфи в этот контур не включены.

В настоящее время (и Роман Андреевич знает, мы с ним в активной переписке находимся) происходит доработка приказа Минпромторга № 3085 от 2020 года. Совершенно очевидно, что он был принят пять лет назад в совершенно других условиях.

И мы предлагаем, Андрей Викторович (и просили бы в рекомендациях это зафиксировать), чтобы в этот приказ была внесена норма, в соответствии с которой судостроительные верфи включаются в процедуру контроля за исполнением инвестиционных проектов со стороны Минпромторга. Полагаем, это существенно повысит дисциплину исполнения контрактов, которые на сегодняшний день, к сожалению, часто срываются. Спасибо.

### **А.В. КУТЕПОВ**

Павел Аркадьевич Виноградов ("Волжское пароходство").

### **П.А. ВИНОГРАДОВ**

Добрый день, уважаемые коллеги! Добрый день, уважаемый Андрей Викторович! Я представляю компанию "Волжское пароходство". Компания насчитывает более

180 лет успешной истории судоходства в России. Мы оперируем 230 единицами сухогрузного флота, что делает компанию старейшей и крупнейшей по количеству флота в России.

Сегодня несколько раз звучал тезис о введении ограничений по возрасту флота, звучала цифра 40 лет (ограничение на вход в морские порты). Хотелось бы привести некоторые цифры относительно данного решения.

В 2024 году в акваториях российских портов работало 5300 единиц флота, из них под возможные ограничения к 2030 году подпадет 3500 единиц флота. Я повторю еще раз цифру: к 2030 году 3500 единиц флота надо построить в случае введения ограничений на эксплуатацию флота старше 40 лет.

Если посмотреть грузовой флот, то под ограничение подпадет 1496 единиц судов, или 52 процента всего грузового флота Российской Федерации. Если смотреть речные суда, то под ограничение подпадет 92 процента всего флота. С речными судами своя специфика.

Отвечаю на Ваш вопрос, какие реальные глубины и какая осадка. Сейчас у нас рабочая осадка на единой глубоководной системе – 3,10 в лучшем случае, если повезет. Когда-то, мы помним, были истории про 3,40, даже 4, – по нашим оценкам, недоступны физически никогда. Может быть, здесь какие-то тонкости возможны, но чтобы работать от погрузки до выгрузки стабильно везде на таких глубинах – мы в это не верим в принципе, потому что физически такой объем грунта... Считаем, что невозможно все гидросооружения модернизировать до такого уровня.

Поэтому речной флот не строится уже 15 лет. Мы были последней компанией, которая построила серийный речной флот из 10 единиц. С тех пор никто не строил речной флот максимальной грузоподъемностью 5 тыс. тонн.

Важно, конечно, отметить, что речной флот – это другая история, то есть это флот, который типа Волго-Дона советской постройки, который при осадке 3,40–3,60 эффективно берет 5 тыс. тонн груза. Никакие суда "река-море" аналогичные параметры не выдают, это невозможно. Соответственно, если вдруг речной флот будет как-то ограничен, ему на смену придет морской флот. Самый популярный проект – RSD59, который при осадке той же, 3,40, возьмет 4 тыс. тонн дедвейта, то есть половину из своего допустимого объема, неэффективен на реке.

Мы помним цифры, которые звучали сегодня по программе судостроения. Если внимательно изучить, к 2030 году планируется построить грузовых судов примерно 120 единиц. Еще раз напомню эти цифры: 1,5 тысячи попали под ограничение и фактически не могут дальше нормально эксплуатироваться, на смену 120 единиц будет построено. Где-то здесь нестыковка.

Очень важный тезис прозвучал, по-моему, у Александра Ивановича и потом у Андрея Владимировича. Наиболее востребованный тип судна – это крупнотоннаж, Handysize и выше, то есть 30 тыс. тонн и более. А под ограничение в основном подпадут суда "река-море" – это до 7,5 тыс. тонн на сегодняшний день. Таким образом, под жесткие ограничения подпадет текущий флот (половина его фактически не сможет нормально работать), для того чтобы стимулировать постройку совершенно другого типа судна, которое не конкурирует с судами "река-море" ни за грузовую базу, ни за географию перевозок. Немножко странно звучит. Может быть, здесь что-то мы не понимаем.

По нашим оценкам, если ограничение на работу флота старше 40 лет все-таки будет введено, во-первых, Российская Федерация лишится по меньшей мере половины собственного грузового флота, на смену ему придет иностранный флот. И мы уже это видим: мы продаем судно, его покупают, на смену ему приходит современное иностранное судно, а это судно куда-то "трудоустраивается", где требования чуть более гибкие. Это происходит и на Каспии, и на Черном море.

Во-вторых, по нашим оценкам, тариф на перевозку по воде вырастет на 40–45 процентов, в том числе на экспортные грузопотоки, в первую очередь зерно, которое уже достаточно тяжело конкурирует по цене.

В-третьих, ряд грузопотоков просто прекратит свое существование. То же самое экспортное зерно из Центрального Поволжья иначе как водным транспортом, по реке, перевезти невозможно. Например, другие еще грузы – строительные грузы с Ладоги и Онеги тоже могут перевозиться исключительно водным транспортом.

Соответственно, эти меры просто уберут значимую часть российского флота, который, кстати, платит налоги. Он под речным регистром, поэтому платит налог на прибыль. Суда под морским регистром, напомню, которые потенциально могут их заместить, даже если российские будут построены, не будут платить налог на прибыль. Ну и в итоге мы рискуем потерять значимую часть нашего флота.

Какие возможны альтернативы? Во-первых, мы бы очень внимательно подумали над тем, чтобы ограничения по флоту вводить не исходя из его возраста, а исходя из его технического состояния и четко эти планы синхронизировать с планами по постройке и обновлению флота.

Естественно, нужно продумать программу субсидирования. На сегодня судно типа RSD59 стоит 2,5 миллиарда уже. Несложно посчитать: максимальная ставка на зерне, если ходить на Турцию, сейчас достигает в лучшем случае 30 долларов за тонну. Финмодель считается элементарно, то есть никогда частный судовладелец эту постройку не окупит. Соответственно, необходима огромная программа субсидирования. Возвращаемся опять к цифре на 1,5 тысячи единиц грузового флота.

Группа из 12 крупнейших российских судовладельцев 10 ноября подготовила обращение на имя Председателя Совета Федерации и на Ваше имя, Андрей Викторович, с детальной фактурой по последствиям возможных ограничений и с предложениями по альтернативам по поддержке судостроения и обновления флота типа "река" и "рекаморе".

Мы настоятельно просим эти предложения изучить и, возможно, приобщить к работе данной группы. Спасибо большое.

**А.В. КУТЕПОВ**

Павел Аркадьевич, не хотел Вас прерывать даже.

У нас в заключение – Татьяна Павловна Демидова. И всё. И потом кто захочет выступить – прокуратура, администрация... Много кто хочет.

Прошу Вас.

**Т.П. ДЕМИДОВА**

Спасибо, Андрей Викторович.

Добрый день, коллеги! В качестве ремарки. Как Министерство финансов, курирующее законы № 44 и № 223, мы совместно с Минпромторгом сейчас ведем работу в том числе по совершенствованию правового регулирования, описания непосредственно самого объекта закупки, формирования проектной документации. Потому что на практике, когда мы сталкиваемся с формированием итоговой стоимости, есть проблематика отсутствия достаточного правового регулирования в соответствующей сфере. Наверное, необходимым элементом как раз является первоначальное урегулирование соответствующих вопросов. Как пример – по аналогии

с градостроительным законодательством, когда мы четко понимаем, что такое проектная документация, порядок формирования цены на соответствующую документацию, понимаем, соответственно, сроки реализации строительства, которые впоследствии уже закладываются в условия исполняемых контрактов и договоров.

В качестве ремарки на прозвучавшее предложение об освобождении исполнителя по контрактам, по договорам от внесения обеспечения исполнения контракта и договора важно отметить, что соответствующее обеспечение направлено на две составляющие: первая – это обеспечение гарантии исполнения самих обязательств; вторая – недопущение утраты денежных средств, внесенных в качестве авансов по контрактам. И при отказе от соответствующего механизма важно учитывать все риски, вопросы необходимо рассматривать в том числе в совокупности с иным профильным законодательством. Например, по госконтрактам у нас есть казначейское сопровождение, и большинство крупных контрактов осуществляется с применением соответствующего механизма. И при казначейском сопровождении соответствующая сумма, попадающая под казначейское сопровождение, не учитывается в размере суммы, требующейся при предоставлении обеспечения исполнения контракта.

Ну и в рамках проводимой работы с Минпромторгом, еще раз обращу внимание, законодательная тематика находится на рассмотрении, после чего в случае необходимости еще будет рассмотрен вопрос о внесении изменений в условия законов № 44 и № 223 в части случаев для возможности изменения условий контрактов.

### **А.В. КУТЕПОВ**

Татьяна Павловна, спасибо большое. Я просто к Вашим словам "ведем работу"… Когда ведем работу, нам Валентина Ивановна все время говорит: "Процесс неинтересен, дайте результат".

Сергей Николаевич (Ленинградская область).

### **С.Н. ПЕРМИНОВ**

Благодарю Вас, Андрей Викторович.

Мы сформулировали три предложения и в письменном виде передали их. На самом деле формирование нового кластера в Санкт-Петербурге и Ленинградской области происходит в условиях изменившейся геополитической и военно-политической ситуации. Это тоже нам необходимо учитывать. И Ваш вопрос про Васильевский остров не так же просто прозвучал, да? Потому что планов громадье и по одному из них у нас

возникнет в том числе новый город, который будет сопровождать указанные планы на территории Ленинградской области. Но реалии, которые формируются сейчас на земле... В частности, сегодня в 100 километрах от границы, от Выборга, начались учения в Финляндии: 2 тысячи человек, 500 тысяч стволов. Удаление от границы – 100 километров. Это тоже необходимо учитывать.

Планы, которые сегодня звучали (благодарен коллегам из "Волжского пароходства"), на самом деле очень просто считаются и формулируются – выбытие, введение в строй, финансовые возможности, распределение по секторам, граница, оборона, речные и смешанные перевозки. А дальше – вперед поехали, считаем планы.

Поэтому очень просим со вниманием отнестись к предложениям Ленинградской области в части внесения изменений в действующие правительственные акты и акты, которые сопровождают финансовые характеристики реализуемых на территориях Ленинградской области и Санкт-Петербурга проектов. Спасибо большое.

### **A.В. КУТЕПОВ**

Спасибо, Сергей Николаевич.

Мы просто с Северо-Запада с Сергеем Николаевичем.

Александр Иванович, мы с Северо-Запада. Мы выросли в этом. И для нас река, море, вода – это ключевые вещи. Если мы не будем там хозяевами, нам потом расскажут коллеги, чем это все закончится. Исторические факты потом... Но если мы сейчас не будем усиливать здесь мощности (а у нас нет мощностей дополнительных), ни к чему хорошему мы не придем. И объективно мы должны сейчас этому уделить внимание. Это не деньги даже – это сфера влияния.

Артем Валерьевич.

### **A.В. СИНЯВСКИЙ**

Благодарю, Андрей Викторович.

Добрый день, коллеги! Коротко.

Помимо реализации новых проектов технического перевооружения верфей нужно обеспечить действительно неукоснительное соблюдение тех сроков, которые определены, потому что мы сейчас видим, что проекты финансировались в рамках федеральных целевых программ, "Развитие оборонно-промышленного комплекса", иных проектов и большинство из них не реализованы своевременно. Некоторые переносились уже по два-три раза, что говорит о том, что мы не достигаем эффекта в

рамках технического перевооружения и средства не дают того результата, который мы запланировали.

Второй вопрос – это авансирование в целом непосредственно судостроения и судоремонта, но в соответствии с технологическими циклами выполнения данных работ. Зачастую не нужно, скажем так, весь объем передавать сразу, но вместе с тем есть определенные циклы, которые должны быть унифицированы и синхронизированы между собой, – и финансирования, и выполнения работ.

Видим проблему, связанную с выполнением задачи по формированию ремонтной документации на корабли. Бывают такие случаи, когда корабль поступает непосредственно в ремонт, поступает в сухой док, занимает его, но в дальнейшем непосредственно только начинается разработка ремонтной документации, что ограничивает наши возможности по использованию этого сухого или плавучего дока и в дальнейшем увеличивать пропускную способность верфи и ее производительность.

Отдельно обратил бы внимание на реализацию опытно-конструкторских работ, которые сейчас идут по линии импортозамещения. Работ значительное количество, средства существенные, но вместе с тем зачастую некоторые работы востребованы только в отдельных, локальных проектах кораблей. Вместе с тем унификация узлов не всегда происходит, поэтому с Минпромторгом мы эту работу анализируем с точки зрения именно унификации непосредственно тех узлов и агрегатов, в том числе при проектировании, и повышения внедрения новых результатов отечественного оборудования в проектах строительства новых кораблей.

Хотел бы отметить, что мы сейчас отмечаем серьезные проблемы с проведением окончательных расчетов за строительство кораблей. Учитывая, что гособоронзаказ мы широко сегодня не освещали, и учитывая открытость совещания, я не буду называть абсолютных цифр, но они серьезные и сказываются на выполнении предприятиями их задач в рамках гособоронзаказа и тех проектов, которые они реализуют в рамках строительства гражданского флота.

Отдельно хотел бы обратить внимание, что вопрос формирования заработной платы, в том числе для Архангельска, который мы сегодня обсуждали, очень серьезный. Видим непосредственно определенный кадровый отток, который происходит в сторону Санкт-Петербурга, и верфям непосредственно Архангельского региона сложно конкурировать по зарплатному фонду, и этому не способствует определенное

законодательство в части ценообразования, которое сейчас в рамках гособоронзаказа не позволяет сформировать, так скажем, конкурентоспособный рынок кадровых сотрудников, кто трудится в этом северном регионе.

В целом видим по Северному морскому пути вопрос, конечно же, дефицита флота. Крупнотоннажный флот (мы отражали это в рамках нашей проверки "Росатома") – непосредственно это риски. Мы видим их совместно с госкорпорацией и видим необходимость совершенствования возможностей наших верфей и ускорения строительства в том числе "Северной верфи", о которой сегодня мы уже упоминали как о перспективном проекте расширения данных возможностей.

Ну и вместе с тем сейчас мы видим, что еще не завершены процессы расселения некоторых, скажем так, сопутствующих производств вблизи верфи, которые в потенциале должны уйти под расширение мощностей, и сама подготовка площадки еще не окончена. Нужно ускорять эту работу. Совместно с ОСК мы эту работу ускоряем и как можно быстрее, наверное, закончим. Но здесь от корпорации тоже требуется принятие интенсивных мер для реализации этого процесса. Благодарю за внимание.

### **А.В. КУТЕПОВ**

Всё?

### **А.А. БОБРОВСКИЙ**

Уважаемый Андрей Викторович, уважаемые коллеги! Я представляю судоходную компанию "Донречфлот", мы коллеги Павла Аркадьевича ("Волжское пароходство"). Хотел бы добавить в продолжение его доклада пару моментов.

Первое. Как сказал Павел Аркадьевич, невозможно технически построить и заместить выбывающий флот в случае введения ограничения – порядка 40 лет с 2030 года. Но хотел бы обратить внимание на то, что стоимость нового судна, его постройки на отечественной верфи, колеблется на сегодня от 1,8 до 2,4 млрд рублей. При этом стоимость аналогичного судна, построенного на верфи в Китае, не превышает 1 млрд рублей. Поэтому стоимость судна, построенного на российской верфи, приводит к сроку окупаемости на горизонте 31–32 года. Судно, построенное в Китае, имеет окупаемость семь–восемь лет.

Второе. Меры господдержки, которые существуют на сегодня, в случае распространения на всю программу по замещению выбывающего флота старше 40 лет с сегодняшних 10 млрд рублей, которые выделены в 2024 году, необходимо будет

увеличить за пять лет до 220 миллиардов, за весь период проекта – до 980 млрд рублей, что считаем в сегодняшних условиях колоссальными цифрами.

В случае введения ограничения также мы столкнемся со следующими проблемами. Эти ограничения затронут перевозки порядка 103 млн тонн, перевозимых по реке судами "река-море", так называемыми костерами, в том числе это 3–4 млн тонн северного завоза, которые практически нечем будет заменить.

Второе – снижение экспортных грузопотоков на 32 млн тонн, это то, что перевозится на сегодняшний судами смешанного (река-море) плавания из речных портов в устьевые порты или по ближнему зарубежью. Соответственно, это сделает невозможным выполнение поручения президента по увеличению объема перевозок к 2030 году в 1,6 раза.

Ограничение для судов российских судовладельцев по возрасту приведет к получению иностранными судовладельцами преференции в виде расширения грузовой базы, что неминуемо приведет к росту стоимости перевозок для российских экспортёров.

Ограничение перевозок водным транспортом вынудит переориентировать существующие грузопотоки, такие как уголь, нефтепродукты и зерновые грузы в основном, на альтернативные виды транспорта – автомобильный и железнодорожный, что приведет к необходимости увеличения расходов государства на расширение автомобильной и железнодорожной инфраструктуры.

На основании вышеизложенного мы, как судоходные компании, предлагаем следующее.

Первое – не вводить ограничение по возрасту для судов под российским флагом дедвейтом менее 10 тыс. тонн.

Второе – сохранить действующую оценку флота по техсостоянию в соответствии с правилами классификационного общества.

Третье – привести к паритету стоимость строительства судов на отечественной верфи со стоимостью строительства на верфи Китая, что приведет к снижению сроков окупаемости судов, построенных в России, до семи-восьми лет.

И четвертое – возобновить практику строительства судов с использованием элементов эксплуатирующегося судна. Нормативная документация для такого строительства была разработана еще "Российским Речным Регистром" в 2003 году. По

данной процедуре было построено около 20 судов, в том числе пассажирское судно, которое успешно эксплуатируется более 20 лет. При этом ни одного аварийного случая или происшествия с данными судами не зафиксировано. Стоимость строительства таких судов составляет не более 60 процентов от стоимости нового судна, его можно вести практически на любом судоремонтном заводе, что существенно расширит производственные мощности Российской Федерации в части загрузки судоремонтных мощностей и, по нашим оценкам, может привести к удвоению количества построенных судов за аналогичный период и снижению стоимости строительства до ориентировочно 600 млн рублей. Доклад окончен. Спасибо.

**А.В. КУТЕПОВ**

Спасибо большое.

Давайте заканчивать.

Александр Иванович.

**А.И. ПОШИВАЙ**

Я надеюсь, не требуются ответы на все вопросы, которые были поставлены.

Если мы говорим про Минтранс, то в рамках нашей компетенции, я считаю, нужно первым делом решить вопрос о закреплении грузовой базы за нашим, российским флотом. На реке это перевод части грузопотоков, которые совпадают с нашими ВВП, с железной и автомобильной дорог на реку, потому что большое количество груза ушло именно туда. Ну, на железную дорогу — понятно, но на автомобильную — это совсем обидно, потому что строительные материалы возятся на дистанции до 3–4 тыс. километров. Это оказывается экономически целесообразным по какой-то причине. Здесь уже звучало то, что мы создаем речные хабы. У нас по состоянию на сегодня семь речных хабов уже начали свою работу. Эту работу мы будем продолжать.

Что касается морской составляющей, здесь также основой для стабильного развития судостроительной промышленности, я глубоко уверен, является закрепление груза в первую очередь за российским флагом. И я надеюсь, что тот законопроект, который был принят в первом чтении, скоро будет доведен до логического завершения — будет принят и мы сможем сделать вот эти шаги. Доклад окончен.

**А.В. КУТЕПОВ**

Завтра на "Транспортной неделе" поднимайте вопрос по поводу российского флага.

А что касается перевода, возможно, нужно государственное регулирование, когда грузопотоки будут переводиться. Во-первых, это экономия, и мы убираем нагрузку на автомобильный транспорт и на дороги. Дороги очень дорогие в обслуживании. Я побывал в четырех регионах. Первое, о чем я говорил с самого начала, — нужно переводить на железнодорожный транспорт. Весь вопрос состоял только в одном — в страховании. Сделали — и всё поехало. Всё убрали с дорог. Грузили самые тяжеловесные (по 70–80 тонн) "КамАЗы". Всё — дороги чистые, груз пошел сюда. Здесь то же самое.

Александр Иванович, ну, это же в ваших руках! Это полномочия Минтранса. Вы же координируете все эти вещи. У вас и дороги, и водные пути, и воздушные пути. Метро у вас только нет, а все остальное есть.

Роман Андреевич.

### **Р.А. ЧЕКУШОВ**

Уважаемый Андрей Викторович! Во-первых, большое спасибо за очень глубокий экспертный разговор. Всё зафиксировали. Есть вопросы, которые уже решены или решаются (например, о чем Герман Станиславович говорил — о контроле за верфями). Сейчас такие изменения в приказ готовятся. Мы потом и сенаторам доложим, и Германа Станиславовича уведомим. Я думаю, что в ближайшее время будут решены вопросы, которые Игорь Вадимович поднимал, — например, по возможности одновременного применения льготного лизинга и утилизационного гранта.

Есть вопросы, над которыми мы перспективно будем работать. Точно расставлены приоритеты — это судоремонтные мощности (оборудование), это доковая программа, это перезапуск, ну, хорошее изменение в программу льготного лизинга (они тоже будут подготовлены и в ближайшее время приняты).

Безусловно, есть вопросы, над которыми нам надо с Минфином поработать. Это и то, что касается нулевого НДС, потому что еще до того, как выходить на приказ Минпромторга, нам надо Налоговый кодекс скорректировать (если такое решение будет принято). Опять же надо работать с Минфином. Все, что касается закупок (также поговорим и про обеспечение), безусловно, возьмем в работу.

Но системно все понятно. Всем большое спасибо за предложения. Будем всё это отрабатывать.

### **А.В. КУТЕПОВ**

Давайте я о хорошем немножко скажу. Ничего невозможного нет, ну, объективно. Я начинал разговор с того, что мы говорили про автомобильный транспорт. Мы его более-менее защищали. Да, это не очень приветствуется некоторыми экспертами, которых я не знаю. Я не видел ни разу ни одного эксперта по автомобильному транспорту. Я видел, условно, Соколова ("АвтоВАЗ"). Вот у него 40 тысяч человек работает, он знает, что он производит. КамАЗ тоже: мы понимаем, сколько тысяч человек работает, что они производят и как это эксплуатируется. Причем это эксплуатируется везде у нас.

Что касается воздушного транспорта. Самое тяжелое было – двигатели сделать, но и то Минпромторг установил рекорды, и мы увидели – полетели. Уверен, что через год уже в воздухе появится то, о чем мы сегодня не поднимали вопрос (не будем затрагивать). Это сфера деятельности, которая... Главное – давайте сохраним в ней хотя бы то, что есть, сохраним ее.

Если у нас есть ремонт такой вот, 70 процентов, о котором мы говорим, почему ему не уделить внимание? Почему сейчас не уделить внимание дополнительно верфям и не разместить их в тех точках, где они наиболее эффективно (я не знаю, Камчатка, Владивосток) работают? И можно в короткий промежуток их построить. Это же ключевые вещи, которые мы там видим. НДС, с Минфином... все эти переговорные процессы всегда же можно завершить.

Мы понимаем, что мы ратуем за экономику Российской Федерации, мы же понимаем, что дополнительно нам потребуется. Так давайте там же увеличим мощности. Но от того, что мы будем ставить перед директором завода дополнительные задачи – дополнительно катер, лодку или еще что-нибудь... Ну, он не сможет этого сделать, потому что модернизации нет. И говорить о том, что в 2030 году...

Андрей Владимирович, я Вам позвоню в 2030 году (дай Бог, все будут здоровы) и спрошу, как у вас там происходит все.

Пять лет осталось – колоссальное время. Когда мы говорим о пятилетнем сроке, мы понимаем, что мы говорим... И, дай Бог, кто-нибудь придет и доделает. Ну, так и будет. Поэтому нужно это делать сейчас.

Хотелось бы, чтобы вы, ОСК, пришли с какой-то презентацией и сказали: "А вот за последние два года мы добились таких результатов: у нас дополнительно вышло вот это, вот это и мы построили третий". Но этого же ничего нет, объективно. Не похвастались, Андрей Владимирович. Потом похвастаетесь, уверен. Вы скромный.

Я точно уверен, что, если взяться предметно (вот Виктор Дмитриевич у нас вцепился в эту тему), будет работа продолжаться. У нас огромное желание поставить это на рельсы.

Александр Иванович, вы же, как заказчик, должны Минпромторгу говорить, что вам надо. Соответственно, ОСК, "Росатом" великолепно начали там работать. Есть вещи, когда нужно садиться за стол и говорить.

Очень хорошо, что стало образование подниматься. Мы стали дополнительно говорить об этом год-два назад — и вот оно поехало. И сейчас среднее специальное образование в этой части подтянется. Оно уже пошло. У нас уже есть перекос к высшему образованию со среднего образования. Это благодаря тому, что мы все максимально подталкиваем к этому. Я не уверен, что 90 процентов после этого идет именно работать, но не будем спорить сейчас.

Александр Иванович, у нас проходит "Транспортная неделя". Давайте мы поднимем на всех наших форумах, на всех наших площадках, на которых мы проводим обсуждение, вопросы гражданского судостроения. Было несколько очень хороших выступлений, ну, объективно. Этих людей нужно приглашать и говорить с ними. Нужно продлевать срок.

Ну и про флаг. Если Вы помните, Александр Иванович, за флаг я ратовал первый. Сначала — российский флаг, а потом — все остальное.

Коллеги, это не последнее совещание. Встретимся по весне. Спасибо большое.

---