**Игорь Тонковидов: Российское судостроение не должно конкурировать с китайским**

Генеральный директор крупнейшей в России судоходной компании «Совкомфлот» Игорь Тонковидов рассказал в интервью «ПортНьюс» о тенденциях в мировом судоходстве и судостроении, ценах на крупнотоннажные суда, развенчал миф об успехах китайского судостроения за счет государственных дотаций и обозначил основные причины отставания отечественного судостроения от мировых лидеров.

**Игорь Васильевич, каковы сейчас основные тенденции, проблемы в мировом судоходстве?**

- Судоходная отрасль переживает глубокую реструктуризацию. Этот процесс стал особо заметен в последние два-три года, но начался он гораздо раньше, после 2008 года. Мировой финансовый кризис привел к сокращению мировой торговли, и объем морских перевозок уменьшился соответственно. Быстрее всего это отразилась на перевозке углеводородов, через год-полтора вслед за танкерным сегментом последовали балкерный и контейнерный. На протяжении практически всех 2010-х годов все эти сегменты рынка находились в депрессивном состоянии за исключением разовых всплесков – пика 2015 года в танкерном бизнесе и небольшого подъема 2017 года в сухогрузном бизнесе. Три года назад казалось, что этот период рыночной депрессии сменился, наконец, устойчивым подъемом, но, увы, этот подъем быстро закончился.

Хотя объем перевозок не увеличивается, растет спрос на тоннаж. До 2022 года число заказов на строительство судов в мире оставалось стабильно небольшим, за исключением, пожалуй, программы Катара на 70 новых газовозов. Однако в 2022 году маршруты морской перевозки углеводородов сильно изменились, и прежнее количество флота оказалось недостаточным. Это увеличило спрос на уже имеющийся в эксплуатации флот и потребность в дополнительном тоннаже. Первое время рынок выжидал, но через год объем заказов на новые суда стал расти и сейчас достиг рекордного уровня: с начала 2024 года в мире было заказано уже около 250 крупнотоннажных танкеров, а концу года это число может увеличиться до 500-600.

Поэтому сегодня, если заказывать судно на надежной верфи, нужно ориентироваться на срок поставки не раньше 2028-2030 годов. И эти пять лет судовладелец будет нести процентные расходы.

При этом выросла и сама стоимость новостроев. На протяжении всех 2010-х годов цены на стандартные типоразмеры судов оставались стабильными, с 2020 года они постепенно пошли вверх на фоне инфляции доллара. Затем сказался и растущий спрос. В результате сегодня все типы судов стоят на 30-50% дороже. Например, пять лет назад стандартный танкер типоразмера «Афрамакс» в хорошей комплектации, но без дополнений вроде возможностей использования альтернативного топлива, стоил около 50 млн. долларов, сегодня – уже около 70 млн. долларов. При этом судовладелец должен внести верфи предоплату в размере около 35 млн долларов, и в итоге – при стоимости заемного капитала около 5% годовых на четыре года – конечная стоимость судна получится в районе 85 млн. долларов.

Такой скачок цен не мог не отразиться на стоимости транспортировки. Так, пять лет назад средний годовой заработок танкера типоразмера «Афрамакс» составлял 24 тыс. долларов в тайм-чартерном эквиваленте, сегодня он уже превышает 30 тыс. долларов.

Вся эта ситуация приведет либо к тому, что стоимость перевозки для нефтяников возрастет на многие годы вперед, либо к тому, что эффективность инвестиций судовладельцев в строительство флота сильно снизится или вообще станет отрицательной, если только рынок не вернется к уровням пятилетней давности – но причин для такого возврата я не вижу.

**Поможет ли в этой ситуации российское судостроение?**

- Действительно, в этой ситуации мы продолжаем надеяться на отечественное судостроение. У нас есть успешный опыт: в 2000-х годах «Адмиралтейские верфи» построили для «Совкомфлота» серию из восемь танкеров. Сейчас мы сотрудничаем с ССК «Звезда», который в 2022-2023 годах уже поставил нам два танкера типоразмера «Афрамакс» на СПГ-топливе и строит серию арктических газовозов.

Российское судостроение испытывает сложности из-за недостатка судового комплектующего оборудования. Если эту проблему не удастся решить, шансы нашей страны самостоятельно построить крупнотоннажный танкер будут стремиться к нулю. В первую очередь, речь идет о дефиците малооборотных двигателей, которые составляют «сердце» любого крупнотоннажного судна. При этом в нашей стране есть компетенции в области двигателей для небольших судов и электродвижения.

Стоимость строительства судна в России заметно выше, чем за рубежом. Еще недавно китайские и корейские верфи могли сделать это в полтора раза дешевле, чем отечественные. Сейчас цены на мировом рынке выросли, поэтому разрыв сократился, но строительство судов в России все равно остается на несколько десятков процентов дороже, чем за рубежом.

**- Какие страны сейчас являются основными производителями крупнотоннажных судов?**

- Китай и Южная Корея. В мировом судостроении сейчас происходят процессы, которые ранее наблюдались в автомобилестроении: сначала Япония перехватила лидерство у страны Европы, затем Корея перехватила лидерство у Японии, теперь Китай перехватывает лидерство у Кореи.

При этом четыре из пяти крупнейших верфей в мире – по-прежнему корейские: Samsung, Hyundai, Hanwha Ocean и Hyundai Samho. Однако если брать картину в целом, Китай уже вышел на первое место по показателю compensated gross tonnage (CGT), который учитывает не только тоннаж построенных судов, но и трудозатраты. Нет сомнений, что с учетом общего объема экономики, доступных трудовых ресурсов и наличия современных технологий Китай в ближайшие годы будет лидировать в судостроении – особенно в секторах балкеров, танкеров, оффшорных судов и морских объектов.

Южная Корея остается безусловным мировым лидером по строительству газовозов. Также они строят крупные контейнеровозы (на 17-22 тыс. TEU) и самые крупнотоннажные танкеры (VLCC). Прочий танкерный тоннаж, включая «Афрамаксы», а также балкерный тоннаж Корея строить перестала.

**- Это происходит за счет субсидирования китайского судостроения государством?**

- Полагаю, что нет. Это огромный, многомиллиардный сектор экономики Китая. Он достаточно конкурентный. Если четыре года назад Китай строил порядка 38 млн тонн дедвейта в год, то к концу этого года должен построить уже около 52 млн тонн. Рост на треть. При этом портфель заказов у китайских верфей до начала 2030-х годов – почти 180 млн тонн. Как можно субсидировать такой объем? Никаких денег не хватит.

Рост судостроения в Китае происходит не за счет дотаций, а за счет налаживания полного производственно-экономического цикла. КНР производит судовые двигатели различного диапазона мощностей, судовую сталь. У Китая есть недостаток собственной судовой электроники и некоторых специфических видов оборудования, но в общей цене судна эти позиции занимают лишь незначительную долю. Около 70-80% стоимости судна Китай обеспечивает собственным производством, что и делает стоимость строительства привлекательной.

Важно вспомнить, что китайское судостроение не возникло в одночасье. КНР производила и ремонтировала суда для СССР еще в период дружбы между двумя государствами, то есть в 1950-е годы. Более того, около 60% верфей Китая были спроектированы советскими специалистами. В 1990-е годы эти верфи были реконструированы и расширены, чтобы строить более крупные суда. Безусловно, в Китае существовала государственная поддержка в виде налоговых льгот, но для привлечения заказчиков требовалось именно создать эффективное, грамотно налаженное производство.

Отмечу, что по уровню производительности труда китайское судостроение пока не достигло показателей Южной Кореи, но у корейцев растут издержки, поэтому в среднесрочной перспективе судовладельцы будут ориентироваться на более дешевый Китай.

Впрочем, не все китайские верфи одинаковы. Государственные верфи гарантируют, что судно будет сдано, поэтому они загружены заказами на пять лет вперед. Частные верфи предлагают более низкие цены, но остается риск, что выполнение заказа будет сорвано – например, по причине финансовой нестабильности предприятия. Эти частные верфи используются, в основном, внутренними китайскими заказчиками.

**- Какие на этом фоне основные проблемы у российского судостроения?**

- Начну с того, что российское судостроение зависит от внешних поставщиков – в отличие от китайского. Есть сложности с судовым комплектующим оборудованием – надеемся, что при помощи программы Минпромторга эти потребности будут закрыты. Но нужно массовое производство, серийность. Есть сложности и с металлопрокатом. Во-первых, номенклатура: в России не катают листы стали длиннее 12 метров, тогда как мировое судостроение перешло на 24 метра, что позволяет сократить количество сварки и делает производство корпуса дешевле. Во-вторых, себестоимость: судовая сталь должна сама по себе быть достаточно недорогой, а для этого необходим ее массовый выпуск, в России же такие листы сейчас катают только мелкосерийно, по индивидуальному заказу, поскольку спрос невелик. В-третьих, логистика: основные металлургические производства расположены в глубине России (судовой лист производится на Урале), доставка продукции к верфям выходит крайне дорогой, а если заводы начнут катать лист длиной 24 метра, его просто не получится провезти по железной дороге. В этом смысле у «Звезды» выгодное расположение, она может закупать необходимую сталь в Китае и доставлять по морю.

Вторая проблема российского судостроения – сама организация производства на верфях. Если раньше суда строили из относительно небольших секций по 30-40 тонн, то сейчас – из укомплектованных мегасекций, собирая из них судно за 1,5 месяца. В России пока нет предприятий, способных на это. Даже самая современная верфь, «Звезда», пока не готов строить суда по такой технологии – требуется наладить производство.

Третья проблема – погодные условия. Требуется непрерывный цикл производства, но т.к. часть процессов идет на открытых площадках, строительство приходится прерывать на несколько месяцев из-за погоды. Организовать в России круглогодичный цикл судостроения можно только на Черном море. Например, в СССР такой цикл был налажен как раз только в этом регионе. Здесь же производилась и судовая сталь, которая поставлялась на верфи по морю.

Четвертая проблема – кадры. Главная ценность судостроительного завода – это хорошо обученный и знающий свое дело коллектив. Кроме того, на заводе должно быть свое конструкторское бюро, которое понимает технологию постройки судов и может доработать любой проект. Увы, наши верфи сейчас перешли на привлечение бригад извне, потому что не могут содержать постоянный коллектив из-за отсутствия круглогодичного цикла производства. И это негативно сказывается на выполнении заказов: технология не отработана, строительство идет долго, поскольку интересы привлеченных бригад прямо противоположны интересам верфи – подрядчики хотят больше заработать, а верфь хочет меньше заплатить.

**- Означает ли, что российское судостроение не способно конкурировать с китайским в крупнотоннажном сегменте?**

- Я не думаю, что речь вообще должна идти о такой конкуренции. Задача российского судостроения другая – удовлетворить экономические потребности страны.

Россия обладает большой экспортно-импортной экономикой, через морские порты переваливается более 800 млн тонн грузов в год. И этот объем надо перевезти. Сейчас, например, санкции препятствуют продаже в Россию судов определенных типов. Соответственно, страна должна быть способна построить суда, чтобы хотя бы частично обслуживать необходимый ей грузопоток. Иначе она становится крайне зависимой от внешних поставщиков услуг. Поэтому все российские судостроительные проекты направлены на то, чтобы эту зависимость снизить и вывести наше судостроение на уровень, на котором оно сможет стабильно работать.

При этом нужно отдавать себе отчет, что российское судно будет априори дороже китайского или корейского. Другой вопрос – насколько дороже и чем это обосновано. Например, стоимость рабочей силы в России и в Китае сегодня сопоставима, поэтому российское судно не может быть в два раза дороже китайского.

**- Насколько в нынешних условиях актуальна «зеленая» повестка в судоходстве, его декарбонизация? Ведь топливные системы на альтернативных видах топлива значительно удорожают стоимость судов?**

- Для мирового судоходства зеленая повестка по-прежнему актуальна. Общая задача по сокращению выбросов продолжает стоять передо всей отраслью и всеми ее участниками. А вот способы решения этой задачи – например, выбор того или иного топлива выбрать – зависят от интересов конкретного эксплуатанта.

Ожидаем, что в обозримой перспективе декарбонизация мирового судоходства будет продолжаться и по-прежнему определяться тремя факторами: регуляторными требованиями, доступом к капиталу, ожиданиями грузовладельцев и потребителей.

Важно отметить, что Международная морская организация (ИМО) планирует при расчете выбросов использовать для топлива принцип Well to wake, то есть учитывать объем выбросов не только при непосредственном использовании топлива, но также при его производстве и транспортировке, что существенно меняет математику (определения вредных выбросов – Прим. Ред.) для многих видов топлива.