

# нефть и газ практика

## Самострой на шельфе

Отечественные нефтегазовые компании намерены обеспечить себя танкерами и морскими платформами российского производства. Как это сделать без иностранных технологий и в условиях санкций, пока не ясно.

### — технологии —

В конце июля Владимир Путин подписал указ «О развитии судостроения на Дальнем Востоке», завершив тем самым передачу ряда судостроительных и судоремонтных предприятий на восток страны под контроль нефтегазовых компаний. В соответствии с документом ЗАО «Современные технологии судостроения и судоремонта» (ДЦСС), а Объединенная судостроительная компания (ОСК), ранее владевшая 100% минус одной акцией ДЦСС, сократит долю до блокирующей (25% плюс одна акция). Еще одна — «золотая» — акция сохранится в собственности Росимущества.

ЗАО «Современные технологии судостроения» создано в ноябре 2013 года на паритетных началах «Роснефть» и Газпромбанком. В начале июня войти в состав акционеров компании выразили намерение «Газпром» и НОВАТЭК — не без подсказки со стороны Владимира Путина, заметившего на совещании в Астрахани, что российским добывающим компаниям следует заказывать судовую технику не на иностранных верфях, а в России. Схема перераспределения акций внутри ЗАО пока не определена, но скорее всего, «Роснефть» сохранит ведущие позиции в группе соучредителей (см. «СК», «Звезда»: структура собственности).

Первая попытка создания дальневосточного кластера для строительства морской техники, сделанная еще в 2009 году, не привела к ядру причин к успеху. С участием иностранных партнеров предполагалось создать два СП: «Звезда-DSME» с целью строительства газозовов, судов ледового класса и нефтеналивных танкеров водоизмещением до 300 тыс. тонн, а также «Восток-Raffles» для производства буровых платформ и оснащения заводов по сжижению природного газа.

Однако оба проекта не состоялись. «Восток-Raffles» сразу после регистрации получил от «Роснефти» заказ на строительство полупогрузной платформы «Большая медведица» для разработки месторождений на шельфе Баренцева, Охотского и Карского морей. Но денег у партнеров не хватило даже на подготовку проекта уникального сооружения. В результате «Роснефть» и ExxonMobil в августе 2014 года приступили к бурению на шельфе Карского моря с помощью установки West Alpha, принадлежащей норвежской SeaDrill.

### НЕСЛУЧАЙНАЯ АКЦИЯ

**Намеченное на сентябрь СПО «Башнефти» не состоится: помешало расследование условий покупки входящих в современную «Башнефть» активов, то есть фактически попытка рейдерского захвата компании в лучших традициях лихих 1990-х. Несмотря на то что топ-менеджмент компании, входящей в АФК «Система» Владимира Евтушенкова, собирается бороться до последнего, неизвестно, какое решение примет суд.**

«Башнефть» отменила запланированное на сентябрь вторичное размещение акций (71,76% контролирует АФК «Система»), в рамках которого планировала привлечь, как минимум, \$1 млрд. Совет директоров «Башнефти» утвердил допэмиссию на 37 млн акций (20,5%), и компания запросила у ЦБ разрешение на обращение бумаг в Лондоне. Однако затем менеджмент компании решил отказаться от размещения, а 17 августа это решение подтвердило не состоявшееся из-за отсутствия кворума внеочередное собрание акционеров. Основной причиной отказа от повторного выхода на рынок стало судебное разбирательство вокруг продажи предприятий башкирского ТЭКа, на базе которых в 2009 году была создана «Башнефть». В середине июля «Система» получила уведомление от ОАО «Реестр» о запрете на списание акций с лицевого счета компании. Запрет не ограничивает возможность получения дивидендов и других прав владения. Тогда сообщалось, что он наложен в рамках расследования, фигурантом которого АФК «Система» не является». В «Башнефти» отмечали, что «ситуация не влияет на деятельность компании». Затем по запросу Следственного комитета арест на контрольный пакет акций «Башнефти», принадлежащий «Системе» (71,76% голосующих акций), наложил Басманный суд Москвы. Также под арестом оказались 12,57% «Башнефти», принадлежащие ее «дочке» «Система-Инвест», а также ограничения были наложены на акции еще одной башкирской компании — «Уфаоргсинтез», входящей в Объединенную нефтехимическую компанию («дочка» АФК).

Оказалось, что арест связан с уголовным делом в отношении сына бывшего президента Башкирии Урала Рахимова (возбуждено 28 апреля). Следствие подозревает его в незаконном присвоении и легализации

активов башкирского ТЭКа, на базе которых затем была создана «Башнефть» в современном виде, в 1990-х годах. В рамках дела также был арестован Леон Айрапетян, который выступал посредником в сделке и, по версии следователей, является соучастником господин Рахимова. Он был задержан сотрудниками ФСБ 15 июля в столичном аэропорту Домодедово, когда прилетел из Еревана для прохождения планового лечения в частном медицинском центре К-31. 24 июля СКР предъявил бизнесмену обвинение в пособничестве в присвоении или растрате (ч. 5 ст. 33 и ч. 4 ст. 160 УК РФ), а также легализации денежных средств, полученных преступным путем (ч. 4 ст. 174.1 УК РФ). Сам господин Рахимов находится в Австрии.

Приватизация активов башкирского ТЭКа началась в конце 1990-х годов и завершилась в 2003 году. Госпакет компании оказался под контролем частной компании «Башкирский капитал», владельцем которой считался Урал Рахимов. В 2005 году Муртаза Рахимов, тогда занимавший пост президента Башкирии, распорядился вернуть акции в собственность государственной Башкирской топливной компании, но в итоге с новым владельцем активов было заключено мировое соглашение. Затем в 2005 году скупать у ООО «Башкирский капитал» доли в предприятиях башкирского ТЭКа начала «Система». Закончила консолидацию активов компания в 2009 году, когда в целом за \$2,5 млрд скупила контрольные пакеты в ряде компаний. О претензиях государства к этим сделкам ничего не было известно, но Счетная палата в 2003 году проверяла приватизацию башкирского ТЭКа, в ходе которой предприятия перешли к структурам Урала Рахимова, назвав ее беспрецедентным хищением госсредств, и возбудила дело. Расследование прекращалось и возобновлялось, последний раз — перед отставкой Муртазы Рахимова летом 2010 года. Источники «Ъ» считают, что возбуждение старого дела лишь повод для того, чтобы вынудить Владимира Евтушенкова продать акции «Башнефти».

О том, что есть несколько претендентов на нее и компания может быть продана, неофициально говорили еще в конце прошлого лета. Среди основных интересантов назывались бывший руководитель компании Эдуард Худайнатов и глава «Роснефти» Игорь Сечин. Причем дело о приватизации не единственное

разбирательство вокруг «Башнефти». 4 июля миноритарный акционер АФК Райля Иноземцева подала иск в Арбитражный суд Москвы, оспаривая передачу лицензий на гигантские месторождения имени Требса и имени Титова в СП «Башнефти» и ЛУКОЙЛа «Башнефть-полус». Причем владеет она только десятью акциями (0,0000439%) от уставного капитала, а куплены они всего за несколько месяцев до обращения в суд. Убытки от этой сделки госпожа Иноземцева оценила в \$10 млрд. «Башнефть» получила лицензию на месторождения имени Требса и имени Титова в 2011 году и передала ее «Башнефть-полусу». 25,1% этой компании купил ЛУКОЙЛ, владеющий необходимой инфраструктурой для разработки месторождения. В 2012 году миноритарный «Башнефти» Светлана Проскурякова оспорила передачу прав на разработку «Башнефть-полусу», и нефтяной компании пришлось вносить уточнения в лицензию. Процесс занял два года. Предварительное рассмотрение иска Райли Иноземцевой назначено на 18 сентября.

Главы ЛУКОЙЛа и «Башнефти» Вагит Алекперов и Александр Коржик в обращении к генпрокурору Юрию Чайке назвали иск рейдерством. В своем письме они отметили, что «лица, имеющие мизерный интерес в «Башнефти», подают иск по надуманным основаниям, парализуют работу тысяч людей, лишают государство налоговых поступлений, приносят убытки инвесторам и необоснованно ставят под угрозу реализацию многомиллиардного проекта национального масштаба». Топ-менеджеры подчеркивают, что действия миноритария создают «опасный прецедент»: владелец даже одной акции может «недобросовестно использовать свой голос или с выгодой его „продать“ корпоративным рейдерам и стать инструментом шантажа и их ружья».

ЛУКОЙЛ и «Башнефть» попросили Юрия Чайку провести тщательное расследование вероятных корпоративных атак на СП, выявить истинные мотивы предъявления исков и принять законные меры по защите прав и интересов инвесторов в связи с возможными фактами корпоративного шантажа и злоупотребления. Они указали, что лица, подавшие в суд, очевидно не являются интересантами дела, а за ними стоят другие люди, не уточнив, кого они в этом подозревают.



Пока ДЦСС особо похвалиться нечем. Один из его активов, «Дальзавод» во Владивостоке, пока не готов к реализации амбициозных планов.

### ПОТРЕБНОСТИ РОССИЙСКОГО ТЭКА В ОБОРУДОВАНИИ ДЛЯ ОСВОЕНИЯ МОРСКОГО ШЕЛЬФА ДО 2020 ГОДА (ЕД.)



Если это предложение будет принято, то получить заказ на строительство морской техники от российской нефтегазовой компании подрядчик сможет только через ДЦСС и, очевидно, с учетом заполнения имеющихся у центра судостроительных мощностей. В таком случае надежды DSME, Yantai Raffles и других судостроителей на самостоятельное получение заказов в России будут похоронены, что по замыслу авторов идеи должно усилить их интерес к сотрудничеству с ДЦСС и передаче технологий. При этом за скобками остается вопрос, что думать об этом предложении, например, в компании ЛУКОЙЛ, которая до сих пор успешно обходилась без чье-либо посредничества при выборе заказчиков на строительство морских платформ, в том числе в России. И как отреагируют на него другие судостроительные заводы, которые также готовы бороться за заказы нефтяников.

Теперь, когда дело в свои руки взяли «Роснефть» и ее партнеры, шансы на достижение результата есть, главное — убедить потенциальных иностранных партнеров поделиться технологиями. Сделать это можно, передав российским компаниям функции генерального заказчика, считают в руководстве страны. Второй вариант — приобретение крупного пакета акций в одном из ведущих зарубежных судостроительных концернов, но его реализация осложняется политической обстановкой.

В итоге нефтяники и газовики окажутся еще и судостроителями, то есть займутся классическим непрофильным бизнесом. «Конечно, это не совсем правильно, когда добывающая компания вынуждена строить суда и платформы, — говорит источник в отрасли. — Десять лет назад «Роснефть» продала свои буровые установки на Сахалине, так как этот бизнес был для нее убыточным. И сейчас деньги, вложенные в судостроение, вряд ли быстро окупятся. Но без участия за-

### АЗИАТСКИЕ ФАКТОРЫ РИСКА

**Мировой спрос на энергоносители поддерживается в первую очередь развивающимися экономиками, среди которых первое место занимают Китай и Индия. Но даже 30-летний контракт «Газпрома» и китайской CNPC, подписанный в конце мая, не является гарантией того, что путь в Азию для российского ТЭКа будет легким. Российским нефтяникам предстоит осваивать малознакомый макрорегиональный рынок, развивая транспортную составляющую, создавая новые связи и инфраструктуру, репутацию. И результат тут вряд ли можно назвать предсказуемым.**

Анализ нефтедобывающей отрасли России в последние десять лет убедительно доказывает, что диверсификация структуры экспорта нефтепродуктов — новый, но вполне закономерный этап развития. Мировой спрос на энергоносители, согласно исследованию BP Energy Outlook 2035, поддерживается в первую очередь развивающимися экономиками, среди которых первое место занимают Китай и Индия. Это подтверждают итоги 2013 года, по результатам которого российские нефтяники на 6% сократили экспорт нефти в Европу, зато увеличили поставки на более прибыльные рынки Азиатско-Тихоокеанского региона. Неслучайно уже много лет наша страна контролирует значительную долю мирового рынка нефтепродуктов — 12–14%. По прогнозам экспертов, масштабные усилия российских нефтяников по переориентации отрасли на новые рынки способны привести к тому, что через несколько лет доля поставок на Восток достигнет 20–25% российского экспорта нефти и 19–20% газа.

Однако не стоит считать 30-летний контракт «Газпрома» и китайской CNPC, подписанный в конце мая, гарантией того, что путь на Восток будет легким. Российским нефтяникам предстоит осваивать малозна-

комый макрорегиональный рынок, иметь дело с новыми факторами риска. И все это в условиях нестабильной из-за мирового кризиса экономики.

Во-первых, это рост тарифов на экспортные перевозки. Они будут дорожать, а это потянет вывес и себестоимость сделок по продаже нефти, снижая тем самым прибыль нефтяников. Россия не единственный и не первый поставщик нефти и газа для Азиатско-Тихоокеанского региона. Конкурируя с ведущими глобальными корпорациями, которые там уже работают, нашим нефтяникам придется в первую очередь задуматься о ценообразовании.

Второй немаловажный фактор — отмена пошлин внутри Таможенного союза между Казахстаном, Россией и Белоруссией. Взяв на себя обязательство обнулить их, Россия, по сути, приняла решение отказаться от части нефтегазовых доходов. Этот процесс, по мнению Минфина, займет около двух лет, и его окупят на себе все участники жизненного цикла нефтеперерабатывающей промышленности: от нефтяных компаний до рядовых автомобилистов.

Есть и проблема номер три: неидеальное состояние отечественной транспортной инфраструктуры. Модернизация транспортной инфраструктуры нефтяной отрасли с учетом переориентации на азиатско-тихоокеанский рынок потребует не только инвестиций в уже имеющиеся объекты, но и сооружения новых. Например, как можно быстрее начать строить заводы по производству сжиженного газа в приморских регионах — на Ямале и в Новороссийске/Туапсе, что позволило бы изменить направление экспортных потоков газа с европейского на азиатское. И это стало бы следующим шагом в реализации долгосрочной экспортной политики России в области углеводородов: сокращения транзита по территориям сопредельных государств. Отказавшись в свое время

рождения собирался разместить заказы на изготовление четырех газозовов на Выборгском судостроительном заводе и предприятии «Северная верфь» в Санкт-Петербурге.

Что же остается для ДЦСС? Пока можно относительно твердо говорить лишь о субподрядных работах для DSME при строительстве 15 ямальных танкеров. Но, как заметил глава НОВАТЭКа Леонид Михельсон в ходе июньского совещания у Владимира Путина, танкеры потребуются уже в 2017–2019 годах. Между тем, чтобы построить первый из газозовов в 2016 году, DSME заключила контракт с «Ямал СПГ» в марте. Притом что у корейского предприятия имеются необходимые мощности, проверенные подрядчики, технические согласования, квалифицированный штат, налаженные контакты с проектировщиками и огромный опыт работы в сфере строительства морской техники. У ДЦСС пока нет практически ничего, кроме поддержки государства и госкомпаний, которая хотя и очень важна, но не заменяет компетенций, необходимых для выполнения столь ответственных заказов.

С этой точки зрения переговоры о приобретении «Роснефтью» крупного пакета акций DSME выглядят весьма заманчиво. Однако каждый раз, когда Россия пытается купить долю в высокотехнологичном предприятии, возникают неожиданные сложности. Вспомним, как Внешторгбанк предпринял попытку стать крупным акционером EADS. Тогда западные лидеры твердо пообещали, что Россия никогда не получит доступа к технологиям компании. Сегодня на непросто политическом фоне попытка российских компаний стать акционерами DSME также может встретить немалое сопротивление. Но попытаться стоит.

**Юрий Котев, RusEnergy**

от поставок через порты Вентспилс (Латвия), Бутинге (Литва), Южный (Украина), Одесса (Украина), а также на Мажейкяйской НПЗ (Литва), наша страна создала ряд альтернативных экспортных маршрутов для Западной Европы, Северной Америки и Азиатско-Тихоокеанского региона.

Сейчас же очевидно возрастет нагрузка на нефтепорты Северный Сахалин—Де-Кастри, Северный Сахалин—Южный Сахалин, Сквордино—Дацин, нефтепровод КТК, порты Варандей в Витино. Эти объекты становятся приоритетными для отрасли, так как позволяют обеспечить потребности таких стран, как Китай (12,8 млн тонн), Южная Корея и Япония (по 9,8 млн тонн), Таиланд (2,1 млн тонн), Филиппины, Сингапур, Индия, Тайвань, Гонконг, Новая Зеландия (до 500 тыс. тонн).

В течение многих лет государство инвестировало в развитие железнодорожного и трубопроводного транспорта, хотя морской и комбинированный способ поставки, включающий в себя перевалку нефти в морских портах, успешно зарекомендовал себя во всем мире. А транспортные нефть водным путем гораздо экономичнее других видов перевалки. Стоимость перевозки одного барреля нефти на морских судах обратно пропорциональна их размерам, а численность экипажа примерно одинакова как для большого, так и для среднего танкера. Поэтому транспортировка супертанкерами является все более привлекательной для инвестиций в рамках нефтегазовой отрасли. Однако применение суперудов требует подготовки инфраструктуры внутри страны — глубоководных портов, спецпричалов, оборудования.

Ясно одно, что для отечественной нефтегазовой отрасли наступает исторический, переломный момент, новый тайм глобальной игры.

**Азат Низамов, SAP СНГ**

## ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ, КОЛЛЕГИ, ПАРТНЕРЫ!

**Коллектив Банка «Петрокоммерц» поздравляет вас с профессиональным праздником – Днем работников нефтяной, газовой и топливной промышленности!**

Благодаря высочайшему уровню вашего профессионализма отечественный топливно-энергетический комплекс на протяжении долгого времени занимает лидирующие позиции в мире. Во многом именно от вас зависит не только экономическое процветание России, но и стабильность ее позиций на мировой арене.

День работников нефтяной, газовой и топливной промышленности – это праздник самоотверженных людей,

выбравших не самую легкую, но необходимую профессию и посвятивших свою жизнь трудному и важному делу.

Особенно мы хотим поздравить сотрудников нефтяной компании «ЛУКОЙЛ» – нашего давнего стратегического партнера. День нефтяника – это прекрасный повод отметить вашу не легкую работу словами искренней благодарности и наилучшими пожеланиями.

Мира, счастья и добра вам и вашим близким!

**Ваш Банк «Петрокоммерц»**

**Банк Петрокоммерц**

Реклама. ОАО Банк «Петрокоммерц». Генеральная лицензия ЦБ РФ №1776. звонки по РФ бесплатны

8 800 200 6 411