

судостроение

Рождение сверхновой «Звезды»

— судостроение Дальнего Востока —

Оперативное управление ДЦСС перешло к компаниям, наиболее заинтересованным в создании офшорной техники для освоения шельфа. К настоящему моменту консорциум завершил вхождение в ДЦСС. И, похоже, смог найти и частного инвестора, и федеральные средства.

Во время встречи с главой правительства Дмитрием Медведевым 14 августа глава «Роснефти» Игорь Сечин пообещал, что о ходе создания кластера и переговорах с зарубежными партнерами будет рассказано 3–5 сентября во время Восточного экономического форума. Но многое понятно уже сейчас.

Судостроительный комплекс «Звезда» станет первой в России верфью крупнотоннажного судостроения мощностью переработки до 330 тыс. тонн металла в год. Проект реализуется в три очереди: первая обеспечит строительство среднетоннажных судов и морской техники, на втором этапе будут введены в эксплуатацию сухой док и производственные цеха полного цикла для производства крупнотоннажных судов и морской техники, включая танкеры и танкеры-газовозы высокого ледового класса и буровые платформы различных типов. Реализация третьей очереди подразумевает запуск производства офшорного судостроения в бухте Пяти Охотников. По завершении строительства СК «Звезда» будет выпускать танкеры водоизмещением до 350 тыс. тонн, газовозы до 250 тыс. куб. м, суда ледового класса, специальные суда спусковым весом до 29 тыс. тонн, элементы морских платформ и другие виды морской техники.

Голландия и Южная Корея

Нынешнее состояние дел и перспективы проекта обсуждались на совещании 2 июля в Большом Камне с участием председателя правления ОАО «НК «Роснефть» Игоря Сечина, министра РФ по развитию Дальнего Востока Александра Галушки, губернатора Приморского края Владимира Миклушевского. Конституция завершение вхождения «Роснефти» и Газпромбанка в ДЦСС, председатель правления ОАО «НК «Роснефть» Игорь Сечин отметил: «С этого момента наша задача — активизировать работу по реализации проекта». Присутствовали и представители потенциального инвестора — голландской судостроительной компании Damen Shipyards Group. У голландцев огромный опыт в судостроении: в год компания производит около 160 судов на 32 верфях по всему миру (Голландия, Польша, Румыния, Китай, Дубай, Сингапур, Куба, ЮАР), оборот компании — около €2 млрд.

Эксперты между тем полагают, что с технологической точки зрения оптимальным партнером могли бы стать южнокорейские компании, которые производят лучшие в мире газовозы. У Южной Кореи есть интересные собственные технические разработки, для корейских компаний характерна высокая технологическая дисциплина, говорит ведущий эксперт Союза нефтепромышленников, гендиректор «ИнфоТЭК-Терминала» Рустам Танкаев.

Инвесторы, которые согласятся войти в проект, будут работать на новых условиях, которые формируются в рамках действующего закона о территориях опережающего социально-экономического развития Дальнего Востока и создаваемого свободного порта Владивосток. По словам министра по развитию Дальнего Востока Александра Галушки, «создаются меры, направленные на снижение рисков и увеличение доходности инвестиций». «Наша работа — быть суверенным защитником инвестора, действуя в интересах развития экономики и территории. Общая формула — большой российский рынок плюс благоприятные условия инвестирования в обмен на создание производства в России», — пояснил господин Галушка.

Технологическим консультантом по проекту уже выступает германская компания IMG Ingenieurtechnik und Maschinenbau GmbH, занимающаяся разработкой и реализацией проектов по перевооружению и модернизации производств в судостроении, машиностроении, изготовлении металлоконструкций.

Скорее всего, к проекту будут привлечены и совместные предприятия «Роснефти» с компанией General Electric — Rig Research Pte Ltd., которая является одним из мировых лидеров по внедрению энергоэффективных решений в различных отраслях, и стопроцентная «дочка» совместного предприятия прикладной инженерной и учебный центр «Сапфир», базирующийся в Петербурге.

Суверенное судостроение

По состоянию на сегодняшний день в ДЦСС начато создание инжинирингового центра, который сначала будет заниматься разработкой рабочей конструкторской документации и технологической подготовкой производства. В дальнейшем его задачей будет проектирование судов и морской техники полного цикла, в том числе арктического класса. Уже сформирована структура центра, проработан механизм кооперации с российскими и зарубежными конструкторскими организациями по его запуску.

С точки зрения технологической, по мнению господина Танкаева, СК «Звезда» пойдет не по «китайскому» пути развития, когда копируются существующие, например, американские технологии, а затем в них вносятся корректировки в соответствии с требованиями сегодняшнего дня. Российские судостроители при создании кластера будут использовать собственные разработки, предполагает эксперт и отмечает, что это однозначно лучше, так как позво-

лит создавать суперсовременную технику для разработки шельфа, а не наткнуться на ошибки и недочеты старой. Эти технологии, по мнению господина Танкаева, будут и разрабатываться, и использоваться параллельно с Дальневосточным и Мурманским судостроительными кластерами.

Строительство судовой «Звезда» — это импортозамещение в самом широком смысле слова, отмечает Рустам Танкаев: создание отечественного оборудования для освоения арктического шельфа сегодня просто необходимо отрасли в целом и «Роснефти» в частности для развития своей сырьевой базы.

Василий Богоявленский, заместитель директора Института проблем нефти РАН, говорит о том, что проект создания судостроительного кластера на Дальнем Востоке на базе судовой «Звезда» — это в хорошем смысле возвращение в 1980-е годы, когда был совершен первый прорыв в освоении шельфа. Тогда еще в условиях плановой экономики все было по-другому, вспоминает эксперт, но именно с 1980 по 1992 год были достигнуты серьезные успехи в этом направлении. Первые суда и оборудование закупались за рубежом, но уже через пять лет СССР начал производить собственные буровые установки, которые не уступали лучшим мировым образцам. В частности, построенная тогда Мурманская буровая установка сейчас успешно работает во Вьетнаме, где для освоения шельфа создано совместное российско-вьетнамское предприятие.

В последние годы, в том числе из-за мирового экономического кризиса, мы потеряли практически все, что было создано, рассказывает господин Богоявленский. Тем не менее теперь, конечно, не совсем с нуля начинаем, как в 1980-е. Однако сейчас, по его словам, есть серьезная проблема с кадрами, которой не было в советские годы. Но несмотря на возможные трудности, заместитель директора Института проблем нефти считает, что года за два-три вполне можно наладить производство собственного оборудования для освоения шельфа, в частности, буровых установок, газовозов. «Нужны воля, средства и целеустремленность», — отмечает господин Богоявленский. — Мы должны, как ледокол, идти вперед, тогда все получится. Во Вьетнаме смогли это сделать, значит, и у нас сможем».

Остается самый сложный вопрос — финансовый. ОСК потеряла контроль над судовой «Звезда» и ДЦСС главным образом из-за отсутствия должного финансирования. Всего для создания современного судостроительного комплекса «Звезда», который станет основным поставщиком техники для шельфовой добычи в Арктике, требуется 145,5 млрд рублей (по данным Агентства нефтяной информации, такие цифры содержатся в материалах, подготовленных к заседанию Государственной комиссии по вопросам развития Арктики).

«Роснефть» подала заявку на выделение из ФНБ 89 млрд рублей на проект создания судостроительного и промышленного кластера на базе судостроительного комплекса «Звезда». Данная сумма составляет 50% от стоимости проекта, что, по мнению компании, соответствует параметрам выделения средств из ФНБ.

Необходимость государственной поддержки СК «Звезда» вызвана высочайшей важностью проекта и его значением для страны в рамках реализации стратегической задачи по импортозамещению производства судов и сложной морской техники, остро необходимых для развития российских шельфовых проектов. Реализация данного проекта позволит не только сформировать новый промышленный кластер на Дальнем Востоке, но и будет иметь значительный мультипликативный эффект для целого ряда смежных отраслей. При этом иностранный инвестор не снимается с повестки дня и вопрос об использовании заемных средств пока окончательно не решен.

С инфраструктурой вопрос, похоже, решится легче, чем с финансовой поддержкой: в правительстве существует намерение переложить эти инвестиции с организаторов проекта на плечи субъектов естественных монополий: «Газпрома», «Транснефти», ФСК ЕЭС и РЖД — за счет их программ инвестирования. Об этом свидетельствует письмо врио гендиректора ДЦСС Владимира Цыбина в Минвостокразвития, выдержки из которого публиковали информационные агентства.

На данный момент источники финансирования для создания инженерной и социнфраструктуры, необходимой для реализации проекта, согласно письму господина Цыбина, пока окончательно не определены. Однако вряд ли это серьезно помешает процессу создания судостроительного кластера, учитывая его стратегическую значимость по импортозамещению и пристальное внимание к региону со стороны президента и правительства. Скорее всего, «инфраструктурная» проблема будет решена уже в ближайшее время.

Как заявил глава компании Игорь Сечин, «Роснефть» не ожидает удовлетворения всех заявок на финансирование проектов из ФНБ в полном объеме из-за кризиса, рассчитывает на поддержку только проекта по строительству судовой «Звезда». Глава «Роснефти» подчеркнул, что компания попросила правительство рассмотреть возможность оказания поддержки проекту строительства центра морской техники «Звезда»: «И на этом мы могли бы ограничиться по возможному использованию средств ФНБ».

Ольга Кучерова
(Приложение к Ъ «Дальний Восток», № 24 от 04.09.2015)



Спуск крупнейшего в мире атомного ледокола «Арктика» откладывался дважды. Не исключено, что и на передачу готового корабля заказчику Балтийскому заводу понадобится несколько подходов

Замедляющие санкции

В эпоху санкций падение курса рубля и крупные государственные заказы со стабильным финансированием не спасли судостроительную отрасль от очередных срывов при выполнении контрактов. Ъ проследил за тем, как новые экономические условия нанесли ощутимый удар по петербургским верфям.

— макроэкономика —

За последние годы срывы сроков при строительстве крупных государственных заказов допускаются настолько часто, что стали чуть ли не привычным делом для судостроительных заводов Санкт-Петербурга. Справедливости ради стоит отметить, что задержки сдачи кораблей заказчику — проблема не только петербургских заводов, но и всей российской судостроительной отрасли. На апрельской коллегии Военно-промышленной комиссии судостроение наряду с ракетно-космической отраслью назвали наиболее проблемной сферой. Весной же стало известно, что госпрограмма вооружений по атомным подводным лодкам, полностью возложенная на северодвинский «Севмаш», сдвигается с 2020 года на более позднее время — предприятие не успевает достроить подводные лодки в срок.

Между тем федеральными чиновниками активно продвигается идея расширения портфеля заказов верфей за счет строительства гражданских судов. К примеру, вице-премьер по «оборонке» Дмитрий Рогозин чуть ли не на каждом пресс-подходе напоминает, что гособоронзаказ с 2020 года станет значительно «тоньше». Пик загруженности для предприятий ОПК придется на 2017–2018 годы, после чего, по словам вице-премьера, начнется аккуратный «сбег с горочки».

Причина очевидна: экономический кризис, ударивший по бюджету страны, не обошел и судостроительную отрасль. Это значит, что через несколько лет крупные судостроительные предприятия, ориентированные сегодня в основном на гособоронзаказ и потребности крупных государственных структур, не смогут полностью загрузить свои мощности, если не диверсифицируют производство.

● *Сегодня в России реализуется Госпрограмма вооружений на период 2011–2020 годов. За это время на перевооружение российской армии будет потрачено около 20 трлн рублей. Еще 3 трлн рублей будет направлено на техническое перевооружение заводов.*

В этих условиях привлекательности верфей в глазах потенциальных заказчиков мешают несколько факторов. Во-первых, в условиях эскалации международных отношений не стоит ожидать спроса на гражданские суда от иностранных заказчиков. После присоединения Крыма к территории Российской Федерации в 2014 году связи европейского бизнеса с российскими коллегами значительно снизились. Вторая, и главная, причина — жесткая конкуренция на мировом рынке судостроения. Лидерство в отрасли прочно занято верфями Южной Кореи, Японии и КНР, освоившими блочно-модульную технологию судостроения, существенно сокращающую как время строительства, так и затраты на производство. В этом контексте регулярные переносы сдачи заказов не добавляют российским заводам привлекательности. В пользу российских верфей может сыграть ценовой фактор: после обвала рубля стоимость производства в России в валюте по некоторым направлениям стала сопоставимой с аналогичными услугами китайских производителей. Но нельзя забывать и об импортозависимости отрасли: часть оборудования приходится закупать за границей, что повышает стоимость конечного продукта.

Государственные и частные российские верфи сегодня не избалованы иностранными клиентами. Так, в годовом отчете петербургской судостроительной фирмы «Алмаз», пользующейся популярностью у ФСБ, заказывающей у нее приграничные катера, говорится о снижении доли России в мировом экспорте вооружений. У самой судостроительной фирмы зарубежные заказчики отсутствуют.

Секвестр для «Арктики»

В 2016 году самым крупным кораблем, спущенным на воду, стал головной ЛК-60Я «Арктика». После достройки головной ледокол

серии 22600 стоимостью 36,959 млрд рублей станет самым крупным и мощным атомным ледоколом в мире. «Арктика» сошла со стапеля Балтийского завода в июне, предварительно пережив несколько переносов пуска. Заложенный 5 ноября 2013 года ледокол должен был покинуть стапель в ноябре 2015 года. Но руководство завода перенесло спуск на май 2016 года. Впоследствии спуск перенесли еще на месяц. По официальной версии, причина переноса связана с длительной обработкой винтового комплекса ледокола, об этом в мае говорил Вячеслав Рукша, генеральный директор заказчика ледокола — ФГУП «Атомфлот». Впрочем, есть и другая версия.

В ноябре 2015 года было опубликовано постановление правительства РФ, согласно которому часть финансирования по госконтракту переносится на 2017 год. Так, в 2015 году правительство выделило на ледокол 5 млрд рублей, вместо запланированных 7,98 млрд рублей. Оплата работ в 2016 году урезана до минимума: с 5,6 млрд рублей до 0,6 млрд рублей. Эти бюджетные расходы перенесены на 2017 год, когда финансирование увеличится с плановых 3,5 млрд рублей до 11,3 млрд рублей. Отчасти эту версию в день пуска подтвердил и сам господин Рукша. В день пуска он заявил, что швартовные испытания пройдут «по плану» — в конце 2017 года. Однако, по контракту, 30 декабря 2017 года завод-изготовитель должен доставить ледокол в Мурманск и сдать к причалу ФГУП «Атомфлот». К этому времени ледокол должен пройти и швартовные, и заводские, и государственные испытания. Теперь, по неофициальной информации, сдачи «Арктики» придется ждать до 2018 года.

Стоит добавить, что корабль коснулся воды фактически обездвиженным — силовые установки предстоит смонтировать на достроечной набережной завода. Судостроители со стажем в неофициальных разговорах не одобряют подобного новаторства. «Нормальные люди стараются сделать максимум работ на суше, а на воду оставляют мелочи. Церемония была проведена, чтобы отчитаться перед начальством», — сказал „Ъ“ один из старожилов петербургского судостроения. Церемония действительно была проведена в «удобный» момент — утром первого дня Петербургского международного экономического форума. На ней, помимо прочих гостей, присутствовали спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко и глава «Росатома» Сергей Кириенко. Но у генерального директора Балтийского завода Алексея Кадилова есть контраргумент — ветхие мощности предприятия: стапель 1940 года, на котором заложили «Арктику», изначально был предназначен для строительства более легких линкоров «Советский Союз». Именно из-за этого монтировать силовую установку придется уже на плаву.

Кроме головной «Арктики», Балтийский завод обязан в начале 2020 и начале 2021 годов поставить «Атомфлоту» еще два ледокола серии — «Сибирь» и «Урал». Финансирование последнего также секвестрировано с переносом на следующие годы. И если правительство и дальше будет резать расходы, то строительство серии может затянуться.

Девальвация для «Виктора Черномырдина»

Дизель-электрический ледокол ЛК-25 проекта 22600, — пожалуй, самый болезненный проект Балтийского завода. Как и «Арктика», он станет мощнейшим в мире ледоколом, но только среди неатомных. Заказ на строительство ЛК-25 верфь получила еще в 2011 году, а передать готовый корабль «Росморпорту» должна была в 2015 году.

Во время получения заказа завод переживал не лучшие времена — контракт был одной из мер по спасению увязшего в долгах предприятия. Чтобы очистить кредиторскую задолженность верфи, в отношении Балтийского завода была введена процедура банкротства. Чтобы она не повлияла на

исполнение госзаказа, Объединенной судостроительной корпорацией (ОСК) было создано ООО «Балтийский завод — Судостроение», которое возглавил Александр Вознесенский.

Строительство ледокола ценой 7,9 млрд рублей сразу не заладилось. Резка металла началась в марте 2012 года, а уже в начале мая работы остановились. Как заявили тогда в ОСК, в проекте корабля, разработанном частным ООО «ПКБ „Петробалт“», обнаружены серьезные просчеты и строить корабль в таком виде нельзя. Генеральный директор ПКБ Георгий Тарица и основной собственник «Петробалта» Валерий Шевелкин в ответ обвинили ОСК в попытке отобрать компанию: господин Шевелкин уверял, что корпорация пытается получить его долю.

На данный момент господина Шевелкина и связанных с ним компаний в уставном капитале проектно-конструкторского бюро нет. С февраля 2013 года генеральным директором и основным собственником ПКБ становится Илья Щербаков, перекупивший сначала долю Георгия Тарицы, а потом и долю компании ООО «Балт Проспект», которую в 2007 году возглавляла Ольга Шевелкина. Сегодня 70% «Петробалта» принадлежит Илье Щербакову, еще четверть компании состоит в собственности у Олега Пшеничного, а оставшими 5% владеет Николай Бедрик.

Президент ОСК Алексей Рахманов впоследствии повторял версию о «дурном проекте», заставившем судостроителей сдвинуть сроки сдачи. Но сегодня этот инцидент кажется не самой большой проблемой в истории постройки ЛК-25. Через два года условия работы завода стал диктовать уже макроэкономический кризис, нагнавший после расширения Российской Федерации на территорию крымского полуострова. Первой проблемой ОСК стали технологические санкции, наложенные правительством западных стран на корпорацию. Впрочем, ориентированный на внутренних заказчиков Балтийский завод они не затронули. В отличие от валютного обвала конца 2014 года, когда рубль за несколько дней подешевел почти в два раза. После этого стоимость строительства ЛК-25 существенно возросла.

В 2015 году рубль упал еще сильнее, и в ОСК приняли решение отказаться от услуг немецкой верфи Nordic Yards, на которой предполагалось за 1,5 млрд рублей сделать жилую надстройку для ледокола. К услугам немецкой верфи обратились, чтобы завершить сроки. Но ослабление национальной валюты сделало потенциальные расходы непосильными для корпорации: в ОСК посчитали, что строительство надстройки в Петербурге позволит снизить затраты до 0,5 млрд рублей.

Но и эта мера не помогла удержать смету на приемлемом уровне. В день пуска «Арктики» господин Рахманов признал, что при сохранении суммы госконтракта на уровне 7,9 млрд рублей ледокол «Виктор Черномырдин» принесет заводу убытки в 1,5 млрд рублей. То есть его итоговая цена возрастет до 9,4 млрд рублей. Судостроительная корпорация с начала года ведет переговоры с Минтрансом о компенсации убытков, но вероятность дополнительных госинвестиций в строительство ледокола близится к нулю. Понимая пределы бюджетной щедрости в эпоху экономической стагнации, в корпорации пытаются найти внутренние резервы для компенсации убытков.

Причем непредвиденные расходы Балтийского завода могут не ограничиться 1,5 млрд обесценившихся рублей. Утяжелить расходную ведомость ледокола с конца июня пытается Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот), подавшее к ОСК иск на 667 млн рублей за задержку сроков строительства. Агентство контролирует работу ФГУП «Росморпорт», заказчика ледокола. Отметим, что истца возглавляет заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский, что, скорее всего, говорит о том, что в Минтрансе не в восторге от хода строительства ледокола.