

# судостроение

## Национальный газовоз

Сектор морских перевозок сжиженного природного газа (СПГ) не избежал влияния кризиса на крупнейших мировых рынках. Несмотря на общее увеличение объемов, стоимость фрахта резко упала из-за избытка транспортных мощностей. На фоне этого место на рынке нефтегазовых перевозок пытается расширить российский «Совкомфлот». Пока все газозовы компании построены за рубежом, но в перспективе Россия планирует возить сырье на собственных СПГ-танкерах. А государство готово менять законодательство, чтобы обеспечить спрос для национального перевозчика.

### — грузоперевозки —

Рынок морских перевозок СПГ переживает не лучшие времена, несмотря на рост объемов на 2,5% в 2015 году. Избыток мощностей стал причиной низких ставок на аренду СПГ-танкеров: цены упали до \$25 тыс. в сутки с пикового значения \$155 тыс. в середине 2012 года. По оценке консалтинговой компании Poten & Partners, в 2016 году число простаивающих судов должно сократиться в два раза. Еще через год прогнозируется стабильный спрос на фоне ввода в строй новых мощностей по сжижению и регазификации газа. А в ближайшие три года мировой флот СПГ-танкеров вырастет на 30%, пополнившись 128 новыми судами.

На текущей ситуации на рынке отражается низкий спрос на газ в Азии на фоне роста атомной и угольной генерации энергии в Японии и Южной Корее. Международное энергетическое агентство прогнозирует избыток предложения газа на рынке в ближайшие 15 лет. Дешевый уголь, рост энергоэффективности и производятся возобновляемых источников энергии приведут к низким темпам роста спроса на газ. Аналитики предсказывают рост сделок по слиянию и поглощению на рынке морских перевозок. Так, Reuters сообщает, что крупнейшие Dynagas, Golar LNG и GasLog договорились о передаче 14 танкеров в единый пул с целью сокращения издержек. Несколько мелких компаний-перевозчиков получили предложение о поглощении или продаже судов. Сделкой года стало поглощение BG компанией Royal Dutch Shell: в результате на рынке появился крупнейший оператор с флотом в 70 танкеров для перевозки сжиженного природного газа. Согласно оценке Shell, спрос на природный газ в мире до 2020 года будет расти в среднем на 2% в год, в то

же время рынок сжиженного природного газа вырастет в два раза.

На этом фоне Россия пытается защитить свой рынок. В российское законодательство могут быть внесены изменения с целью ограничить перевозки нефти и газа судами, ходящими не под российским флагом, а с 2020 года — судами, построенными не в РФ. Предполагается, что к этому времени дальневосточный судостроительный комплекс «Звезда» будет способен выпускать газозовы. Полный ввод в эксплуатацию этого центра судостроения, проект по развитию которого реализуется в настоящее время «Роснефтью» в технологическом партнерстве с рядом зарубежных компаний, ожидается в 2024 году. Объединенная судостроительная корпорация (ОСК), загруженная военными заказами, обещает к 2025 году увеличить долю гражданского судостроения с 10 до 25%. Но пока все газозовы, оперируемые нашим национальным перевозчиком — компанией «Совкомфлот», были построены за рубежом.

Прошлый год стал одним из самых успешных за всю историю существования «Совкомфлота» (крупнейшая российская судостроительная компания, 100% акций — у государства). Компания является одним из ведущих в мире игроков в области морской транспортировки углеводородов и обслуживания нефтегазовых проектов на шельфе. Она работает как по долгосрочным контрактам на поставки нефти и СПГ, обеспечение работы нефтегазовых платформ, так и по спотовым договорам. Существующая программа строительства флота ориентирована на высокорентабельный сегмент обслуживания проектов, реализуемых в арктических и субарктических регионах, и предполагает, что новые суда будут ходить под флагом Российской Федерации и специализироваться либо на каботажных



В ближайшие годы одним из главных заказчиков газозовов и танкеров на российских верфях должен стать «Совкомфлот»

перевозках, либо на нефтегазовых проектах на шельфе. К каждому такому проекту «Совкомфлот» подходит индивидуально, заказывая уникальные суда под каждый конкретный проект. Строящиеся сейчас «Совкомфлотом» суда относятся к новому поколению с высоким ледовым классом.

### Российский газоперевозчик

В состав газового флота входят 13 судов (одно еще строится). Из 12 эксплуатируемых судов — восемь СПГ-танкеров и четыре судна предназначены для перевозки сжиженного нефтяного газа. Не так давно были списаны отслужившие свой срок «СКФ Арктик» и «СКФ Поляр», ставшие первыми газозовами «Совкомфлота». Компания получила их с действующим чартером в интересах компании Stream LNG (совместное предприятие Repsol и Gas Natural). Эти два газозова первого поколения были построены в 1969 году в Швеции. Благодаря «СКФ Арктик» и «СКФ Поляр» «Совкомфлот» приобрел самостоятельный опыт работы в премиальном сегменте рынка по перевозке сжиженного природного газа. Газозовы успешно перевозили СПГ из Катара и Алжира в порты Испании и Франции, из Тринидада и Тобаго в Бостон. В последние годы «СКФ Арктик» и «СКФ Поляр» использовались для регазификации и перевалки СПГ по технологии ship-to-ship в рамках проекта «Эскобар» в устье реки Парана в Аргентине,

благодаря чему у «Совкомфлота» теперь есть уникальный для российских компаний опыт в этих областях. Сейчас компания надеется использовать его в новом проекте «Газпрома» в Калининграде по строительству плавающего регазификационного терминала Floating Storage Regasification Unit (FSRU) ледового класса Arc 4, который будет построен на верфи Hyundai Heavy Industries.

В числе восьми эксплуатируемых газозовов конвенциональные Tanguh Towuti и Tanguh Batur (построены в 2008 году на верфях Daewoo Shipbuilding Marine Engineering, ходят под флагом Сингапура), Grand Elena и Grand Aniva (построены в 2007 и 2008 годах на верфях Mitsubishi Heavy Industries, ходят под флагом Кипра) и атлантимаксы Velikiy Novgorod, Pskov, SCF Melampus, SCF Mitre (построены в 2014–2015 годах на верфях STX Shipbuilding, ходят под либерийским флагом). Высокотехнологичные газозовы типа Atlanticmax, зафрахтованные долгосрочными контрактами в интересах «Газпрома» и Shell, могут быть задействованы при перевозке сжиженного природного газа с большинства существующих в мире терминалов СПГ, за исключением Сабетты (проект «Ямал СПГ»). Ледовый класс Ice 2 не позволяет использовать эти суда на трассе Северного морского пути. Первый СПГ-танкер ледового класса Arc 7, получивший имя Christophe de Margerie, для проекта «Ямал СПГ» был спущен на воду на верфи Daewoo Shipbuilding Marine Engineering в начале года, в октябре этого года будет передан «Совкомфлоту», а в зимнюю навигацию

должен пройти ледовые испытания с заходом в порт Сабетта. Планируется, что этот первый газозов класса Yamalmax, не имеющий аналогов в мире, будет ходить под российским флагом.

Также «Совкомфлот» работает с Shell в рамках «Сахалина-2». Оператор проекта «Сахалин Энерджи» совместно с СКФ управляет нефтегазовым терминалом в порту Пригородное (один из лидеров по объемам перевалки среди российских портовых терминалов). Первая поставка СПГ на мировой рынок проекта «Сахалин-2» была выполнена на газозове «Совкомфлота» Grand Aniva в марте 2009 года, а в марте 2015 года СПГ-танкер Grand Elena выполнил свой сотый рейс из Пригородного. В августе 2015 года в рамках «Сахалина-2» была выполнена тысячная отгрузка СПГ, большая часть из нее отправлена на газозовах «Совкомфлота». Объем стандартной партии сжиженного природного газа составляет 145 тыс. куб. м. Сейчас компания строит планы по развитию и переводу морского и речного транспорта в России на сжиженный природный газ. Кроме того, «Совкомфлот» надеется, что его газозовы SCF Melampus, SCF Mitre, принятые в эксплуатацию в прошлом году, будут использованы при перевозке сжиженного природного газа с плавающего завода FLNG австралийского проекта «Прелюд» Shell. Сделка по финансированию строительства этих двух танкеров победила в конкурсе отраслевого издания Marine Money в номинации «Проектное финансирование». Российской компании удалось привлечь в проект консорциум

европейских банков, в том числе голландский ING Bank N.V. Сделки «Совкомфлота» удостоиваются высших наград Marine Money уже пятый год подряд.

### Впереди приватизация

«Совкомфлот» вошел в список активов, пакеты в которых российское правительство рассчитывает продать в 2016 году для пополнения бюджета. Предполагается реализовать пакет в 25% минус 1 акция, что должно принести в российскую казну не менее 24 млрд рублей. Недавно Министерство экономического развития назначило «ВТБ Капитал» инвестиционным консультантом для продажи государственного пакета акций. В то же время банк выступил одним из организаторов сделки по продаже еврооблигаций «Совкомфлота». Инвесторам проданы семилетние бумаги на общую сумму \$750 млн. Компания планирует направить средства на выкуп еврооблигаций с погашением в 2017 году, а также на погашение другой задолженности. По итогам первого квартала «Совкомфлот» показал рост чистой прибыли на 9,2%, до \$103,1 млн (по сравнению с аналогичным периодом прошлого года). Для сравнения: 2015 год компания закончила с рекордным показателем, заработав \$354,5 млн, что в четыре раза больше показателя 2014 года. В «Совкомфлоте» полагают, что планируемая приватизация может негативно сказаться на ликвидности долговых бумаг госкомпаний и их ценах.

Состав флота компании сегодня насчитывает 140 судов общим дедвейтом 12,3 млн тонн, в том числе нефтеналивные танкеры, продуктовоы и челночные танкеры, газозовы, специализированные суда (буксиры, суда снабжения, исследовательские суда), сухогрузы. В судостроительной программе восемь судов дедвейтом более 200 тыс. тонн — один арктический газозов, четыре ледокольных судна снабжения для морских добывающих платформ, три арктических челночных танкера. Компания укрепляет свои позиции в сегментах перевозки сжиженного природного газа и обслуживания шельфовых нефтегазодобычи. В первом квартале помимо газозова Christophe de Margerie для проекта «Ямал СПГ» на воду был спущен и новый нефтяной танкер «Совкомфлота», который будет работать в рамках долгосрочного соглашения по транспортировке нефти в рамках еще одного арктического проекта «Новый порт» компании «Газпром нефть».

**Мария Кутузова**  
(Приложение к «Нефть и газ», № 105 от 16.06.2016)

## Замедляющие санкции

### — макроэкономика —

ОСК попытается снизить сумму претензий, сыграв на принятии закона № 44-ФЗ о федеральной контрактной системе, пришедшего на смену 94-ФЗ. Новый закон прописывает меньшую сумму неустойки исполнителя. Закон был принят после заключения контракта на постройку ЛК-25, но если корпорация уйдет доказать, что во время действия нового закона в контракт вносились существенные изменения, платить недовольному заказчику придется меньше.

В достройке ЛК-25 Балтийскому заводу помогут «Адмиралтейские верфи» — наиболее успешная верфь Петербурга, ежегодно сдающая Министерству обороны дизель-электрические подводные лодки, а в этом году спустившая на воду ледокол «Илья Муромец» для ВМФ.

По оценке Росморречфлота на 1 июля, «Виктор Черномырдин» готов на 39,2%. Теперь ориентировочный срок его сдачи — конец 2017 года. И вряд ли после стольких перипетий заказчик ледокола захочет поставить проект 22600 на серийное производство.

### Смена пропикси для «Академика Ломоносова»

Закрытый тендер на создание первого плавающего энергоблока (ПЭБ) «Академик Ломоносов» в соответствии с ФЦП «Энергоэффективная экономика» был проведен еще десять лет назад, в 2006 году. Его победителем стал северодвинский судостроительный завод АО «Производственное объединение „Северное машиностроительное предприятие“», специализирующийся на атомных подводных лодках. Но уже через два года «Севмаш» потерял престижный заказ, который «Росатом» передал Балтийскому заводу. Причиной послужил перенос северодвинским заводом сроков сдачи ПЭБ на пять месяцев. В «Росатоме» тогда мотивировали свое решение тем, что завод чрезмерно перегружен военными заказами. Хотя сегодня даже пятилетняя задержка в строительстве ПЭБ не кажется проблемой. Еще в 2010 году глава дирекции по соору-

жению и эксплуатации плавающих атомных теплоэлектростанций «Росатома» Сергей Завьялов заявлял, что Балтийский завод соблюдает условия контракта: «Академик Ломоносов» будет готов к концу 2012 года и введен в эксплуатацию в 2013 году. Но и через три года после обозначенных сроков время завершения работ на ПЭБ сложно прогнозировать.

Энергоблок для энергоснабжения труднодоступных северных районов страны по откорректированному графику ожидается в 2018 году. Но, по данным «Ъ», в первом полугодии 2016 года завод отставал от графика работ. В частности, по монтажу блоков биологической защиты завод отставал на 70 дней, а монтаж крана КЭМ 20/5 может растянуться с двух до пяти месяцев. В июле руководство завода-исполнителя решило дать старт швартовным испытаниям, совместив их с достройкой «Академика Ломоносова», и сократить тем самым работу над заказом.

ПЭБ «Академик Ломоносов» — оснащенная двумя реакторными установками атомная станция малой мощности, способная вырабатывать 140 гигакалорий тепловой энергии в час. Мощность каждого реактора составляет 35 МВт. Кроме того, энергоблок может опреснять от 40 до 240 тыс. куб. м морской воды в сутки. Изначально стоимость плавающей станции оценивалась в 9,1 млрд рублей. Сегодня она достигла 17 млрд рублей. Еще примерно 7 млрд рублей уйдет на создание береговой инфраструктуры.

### Санкции для «Адмиралов»

О строительстве сторожевых кораблей дальней морской зоны (фрегатов) нового проекта заговорили в начале нулевых годов. Проект 22350 предполагался в качестве замены устаревших кораблей Военно-морского флота. За право строить корабли проекта боролись калининградский судостроительный завод «Янтарь», северодвинский «Севмаш» и петербургская «Северная верфь». В итоге последняя выиграла борьбу и приступила к строительству головного «Адмирала флота Советского Союза Горшкова» в 2006 году. Предполагалось, что новая серия войдет в состав всех четырех флотов ВМФ — Балтий-

ского, Северного, Черноморского и Тихоокеанского. Но с реализацией проекта возникли сложности: головной корабль ожидали еще в 2012 году, но на сегодня он не продвинулся дальше стадии госиспытаний.

Задержка не устроила руководство ВМФ, и параллельно у калининградского «Янтаря» была заказана серия 11356 — модифицированная версия советских фрегатов 1135 и экспортных 1135.6, переданных ВМС Индии в нулевых годах. В результате головная калининградская серия вырвалась вперед: сегодня первые два корабля — «Адмирал Григорович» и «Адмирал Эссен» — переданы ВМФ, первый в этом году прибыл в порт приписки в Севастополь. Третий, «Адмирал Макаров», проходящий швартовные испытания, по всей вероятности, станет последним кораблем серии.

Серия оборвалась из-за международного конфликта, вспыхнувшего после присоединения Крыма. Силловые установки для кораблей собирались в кооперации с украинским предприятием «Зоря-Машпроект» из города Николаева. После отлучения Крыма и начала боевых действий на Донбассе украинский контрагент отказался поставлять двигатели, несмотря на то, что они были оплачены. В итоге заложенные «Адмирал Бутаков» и «Адмирал Истомин» оказались в замороженном состоянии. В этом году ВМФ предлагала сложную схему, по которой недостроенные корабли переходят Индии. По логике военного ведомства, украинский поставщик не откажется передать двигатели для кораблей, если они не войдут в состав российского флота. Положительного ответа от поставщика не последовало. В этой ситуации шестой корабль серии «Адмирал Корнилов», видимо, так и не будет заложен.

«Северная верфь» оказалась в аналогичной ситуации — фрегаты 22350 проекта также снабжались украинскими двигателями. Но строительство новой серии заказчик решил не отменять. Корабли будут достроены, правда, значительно позже. В мае министр обороны Сергей Шойгу подтвердил, что полная передача флоту новых фрегатов переносится на пять лет — с 2020 на 2025 год. Привести фрегаты в движение должны рыбинское НПО «Сатурн», разрабатываю-

щее для них газотурбинные установки, и петербургское ПАО «Звезда», от которого в этом году ждут ввода производственного комплекса по редукторостроению. Опытный образец газотурбинной установки в российском исполнении поступит на вооружение в 2017 году, а серийную поставку предполагается начать под конец 2017 года.

### Пагубная изоляция

Уже через два года после начала конфликта России с западными странами и Украиной можно сказать, что геополитические проблемы серьезно ударили по ключевой промышленности отрасли Петербурга. Строительство боевых кораблей и ледоколов стоимостью в миллиарды рублей и до санкций шло медленными темпами. За 1990-е и 2000-е годы судостроение из-за отсутствия заказов (и в целом бедственного положения отрасли) потеряло значительную часть кадрового состава. Вместе с ними ушли и компетенции по строительству больших и сложных проектов. Практика показала, что восстановить навыки судостроения крайне сложно даже при наличии крупных централизованных государственных заказов и стабильного финансирования.

Кроме того, даже после старта государственных вливаний количество персонала на современных петербургских верфях несопоставимо с периодом расцвета судостроения: количество сотрудников верфейкратно уступает временам позднего Советского Союза, на отдельных предприятиях достигая десятикратного разрыва. Судостроители со стажем уверены, что руководители отдельных предприятий, подписывая государственные контракты, были уверены, что не успеют сдать заказы в срок. Но отказаться от исполнения на условиях заказчика было равносильно закрытию предприятий — строительство передали бы заводам-конкурентам, а отказавшийся от исполнения завод оставался бы без загрузки.

Санкции, несмотря на провозглашенные федеральными властями курс на импортозамещение, больно ударили по верфям: российские предприятия оказались слишком зависимыми от западных постав-

щиков в части оборудования и «начинки» кораблей. Неприятная ситуация сложилась для «Северной верфи» и калининградского «Янтаря» — производство силовых установок для фрегатов со времен СССР располагалось на территории Украины. Межправительственный конфликт оставил сторожевые корабли без двигателей, из-за чего часть из них, возможно, придется разбирать на металл, как фрегаты 11356, а другая часть может задержаться на заводах на дополнительные пять лет.

Последовавшая после обоюдных санкций девальвация раздула расходы судостроителей на импортное оборудование. При этом пересматривать финансирование контрактов в сторону увеличения правительственные структуры не намерены: кризис режет бюджетные возможности, и федеральные структуры по части проектов не могут выполнить даже первоначальных планов — оплату работ переносят на последующие годы.

В отсутствие доступных кредитов в экономике обещанный рост промышленности становится все более призрачной задачей (за исключением разве что пищевого сектора производства — объемный рынок позволяет этой отрасли наращивать объемы производства). Таким же призрачным остается и технологический рынок, на который рассчитывали в правительстве — если конкурентные разработки и есть, то в stagnирующей отрасли они остаются невостребованными. Исключение в Петербурге составляют, пожалуй, только «Адмиралтейские верфи», специализирующиеся на дизель-электрических подводных лодках. Их спасает ставка на российские комплектующие и отработанная технология строительства. Но в текущих условиях «Адмиралтейские верфи» остаются счастливым исключением.

Итогом процессов последних двух лет для судостроителей становится закономерное увеличение сроков выполнения заказов и нарастающее технологическое отставание от ведущих мировых конкурентов, давно освоивших блочно-модульное строительство кораблей и имеющих стабильных платежеспособных клиентов.

**Герман Костринский**