



Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

ПАРТНЕР ВЫПУСКА



Судостроение

Четверг 28 июля 2016 №135 (5885 с момента возобновления издания)

spb.kommersant.ru

Цветные тематические страницы №17–20 являются составной частью газеты «Коммерсантъ». Зарегистрировано в Роскомнадзоре ПИ № ФС 77-64424 31 декабря 2015 года. Распространяются только в составе газеты. Подписчики получают цветные тематические страницы: «Дом», «Телеком», «Банк», «Страхование», «Лизинг», «Стиль» и другие.

19 Госпрограмм под строительство гражданских судов не хватает, чтобы возместить износ флота

19 Средне-Невский судостроительный завод пытается пересадить приезжающих в Петербург туристов с «Метеоров» на катамараны собственной постройки

Ленинградский судостроительный завод «Пелла» вкладывает 600 млн рублей в модернизацию феодосийского судостроительного завода «Море». Первый этап реконструкции завершится осенью — к этому времени на крымском заводе появится новый слип, способный во время постройки выдержать корабль весом до 800 тонн. Эксперты полагают, что восстановление крымской верфи могло стать своеобразным налогом частных судостроителей на госзаказ. На самой «Пелле» не готовы прояснить ситуацию раньше осени.

«Пелла» расширяется в Крым

— инвестиции —

После присоединения Крыма к России в новом регионе начался масштабный передел собственности. Государственные предприятия, юридически принадлежавшие правительству Украины, обрели новых хозяев в лице регионального и федерального правительства. Так были национализированы стратегические «Крымэнерго», «Крымгаз» и местный филиал «Укртелекома». В госсобственность также перешли активы украинских бизнесменов, среди которых оказались Игорь Коломойский, Сергей Тарута и даже действующий президент Петр Порошенко.

Не избежали смены хозяев и крупные судостроительные заводы полуострова, в советские годы составлявшие основу экономики региона. Куратором интеграции одной из ключевых верфей Крыма в российскую судостроительную отрасль стал завод «Пелла», прописанный в городе Отрадном Ленинградской области. Ему достался феодосийский завод «Море», до межправительственного конфликта принадлежавший украинским федеральным властям. Государственное право на управление ОАО «Феодосийская судостроительная компания „Море“» до 2014 года было передано госконцерну «Укроборонпром», объединяющему около 95% предприятий украинского ОПК.

В 2014 году Государственный совет Крыма (местный парламент — «Б») перевел все движимое и недвижимое имущество ФСК «Море», расположенное на полуострове, в собственность республики. Так появилось новое предприятие — ГУП РК «СЗ „Море“». Впрочем, его судьба неожиданно прервалась осенью 2015 года — республиканская собственность преобразовалась в федеральную, а феодосийская верфь получила название ГУП «Море». Кроме того, Минпромторг внес в уставный капитал предприятия 1 млрд рублей, которые явно не будут лишними при модернизации завода.

Борьба на местном уровне

Судя по публикациям крымской прессы, у «Пеллы» были планы по покупке феодосийского предприятия. Однако у этой идеи нашлись противники. Как пишет «Федерал Пресс. Крым», на конец 2014 года был разработан «План мероприятий интеграции предприятия ГУП РК „СЗ „Море“» в профильную интегрированную структуру ООО «Каффа-порт». Последнее на 100% принадлежит ОАО «Ленинградский судостроительный завод „Пелла“». План мероприятий был утвержден вице-премьером Дмитрием Рогозиным, согласован с заместителем министра обороны Юрием Борисовым, главой Республики Крым Сергеем Аксеновым и Александром Дутовым, занимавшим на тот момент должность замминистра промышленности. Под документом также стояла подпись генерального директора «Пеллы» Герберта Цатурова.

Документ предполагал в декабре 2014 года отменить государственную



Государственный контракт на строительство серии малых ракетных кораблей проекта 22800 «Каракурт» в конце 2015 года получил завод «Пелла», но третий по счету корабль строится на феодосийском «Море»

регистрацию права собственности Республики Крым на имущество завода. В следующем месяце должен был быть подготовлен договор доверительного управления на пять лет, по которому управление предприятием переходило дочерней структуре «Пеллы». За 2015 год ленинградская верфь должна была наладить работоспособность «Моря» за свои средства, восстановить численность работающих до 1200 человек.

К плану действий прилагалась расчетная программа загрузки «Моря» на 2015–2020 годы. Согласно этой программе, завод должен был выпустить продукции на 35 млрд рублей, в том числе четыре десантных корабля «Зубр» (один из основных типов выпускавшихся ранее кораблей), 25 десантных катеров, десять пассажирских паромов.

Но плану не суждено было сбыться. Против данной схемы развития «Моря» от лица сотрудников феодосийского предприятия выступила его профсоюзная организация во главе с Любовью Степуниной.

Президенту России было направлено письмо от лица коллектива завода. «Наш завод имеет свое проектно-конструкторское бюро с накопленным значительным потенциалом. Имеются свои разработанные проекты и построенные по ним скоростные катера для пограничных, служебных целей. Наша продукция востребована за рубежом. В распоряжении завода тысячный коллектив профессионалов, способный самостоятельно, без посредников, строить и выпускать уникальные корабли и катера военного и гражданского назначения. В постсоветский период неимоверными усилиями коллективу удалось спасти предприятие от пол-

ного разграбления и уничтожения, сохранив его работоспособность. Работники завода не раз противостояли украинским олигархам, отстаивая его сохранение в государственной собственности. Не прошло и года с момента вхождения Крыма в состав России, как под видом оказания помощи нашим уникальным заводом решила завладеть и уничтожить его частная фирма — Ленинградский судостроительный завод «Пелла», — приводит выдержку из письма «Федерал Пресс. Крым». В заключение авторы письма просили не отдавать завод частному судостроительному предприятию. Против также выступили несколько республиканских депутатов. В частности, председатель комитета по промышленной политике республиканского Госсовета Петр Запорожец назвал данную схему «коррупционной», полагая что «Пелла» пытается бесплатно получить активы феодосийской верфи. В результате план так и не был осуществлен.

Как рассказывала крымским СМИ председатель заводского профкома Любовь Степунина, был и другой план интеграции, подразумевавший заключение инвестиционного договора между предприятиями. По нему «Пелла» должна была выступить в роли инвестора, а завод «Море» предстал бы в роли заказчика. Иными словами, верфь из Отрадного предоставила бы свои деньги, а все исполнение заказа ложилось на плечи крымского госпредприятия. За использование средств «Море» обязалось бы отдать инвестору прибыль от исполнения заказа. По словам госпожи Степуниной, эта версия реинкарнации «Моря» на тот момент не устраивала «Пеллу».

На сегодня «Море» юридически находится в федеральной собственности — предприятие полностью принадлежит Минпромторгу России. Впрочем, есть основания полагать, что модернизация и производственная деятельность «Моря» сосре-

доточены в руках близкого к «Пелле» менеджмента. Производство на предприятии ведется через ООО «Каффа-порт», арендуемое производственные мощности у ГУП «Море». При этом должностное генерального директора ФГУП занимает Олег Зачиняев, который до ноября 2015 года возглавлял ООО «Каффа-порт». Должность гендиректора «Каффа-порта» перешла к Мурату Сатаеву, собственнику и гендиректору ООО «Франд Турм» в Петербурге. Таким образом, господин Зачиняев возглавил «Море» сразу после переподчинения верфи федеральному Минпромторгу. Возможно, перевод предприятия в федеральную собственность был необходим, чтобы преодолеть сопротивление местных элит: теперь власти республики не могут влиять на назначения на ключевые должности завода.

Через месяц после создания ФГУП судостроительный завод «Пелла» получил госконтракт на серию малых ракетных кораблей проекта 22800 («Каракурт»). Головной и первый серийный корабль были заложены в Отрадном. А уже весной было объявлено о закладке «Шторма», третьего корабля серии, феодосийским «Морем». В мае генеральный директор крымского завода «Фиолент» Александр Баталин рассказал «РИА Новости», что «Море» построит не менее трех малых ракетных кораблей проекта 22800. Более того, по словам господина Баталина, еще на пять кораблей претендует керченский завод «Залив». Он не связан с «Пеллой» — интерес к нему проявляло другое российское частное предприятие — Зеленодольский завод имени Горького из Татарстана, входящий в финансово-промышленную группу «Ак Барс».

После церемонии закладки малого ракетного корабля глава Минпромторга Денис Мантуров заявил «РИА Новости», что «Пелла» приступила к реконструкции крымской верфи. Первый этап работ предполагает дноуглубительные работы в бухте, ре-

монт помещений и восстановление слипа — устройства, необходимого для спуска строящихся кораблей на воду. Как заявлял ранее Дмитрий Рогозин, по итогам реконструкции слип сможет выдерживать заказы весом около 800 тонн. Цех, в котором размещен «Шторм», уже приведен в рабочее состояние. Первый этап должен завершиться осенью 2016 года. Денис Мантуров не назвал стоимость первого этапа реконструкции, однако, как заявлял Олег Зачиняев, обязательства «Пеллы» по инвестиционному соглашению составляют 600 млн рублей.

На каких условиях «Пелла» заключила инвестиционное соглашение, остается неизвестным: в ОАО «Судостроительный завод „Пелла“» до осени не готовы рассказывать о кооперации с крымской верфью. «Мы будем готовы ответить на вопросы после выполнения комплекса мероприятий и согласования всех направлений и согласования развития предприятий судостроения Республики Крым до 2020 года», — ответили на «Пелле».

По данным «СПАРК-Интерфакс» (www.spark-interfax.ru), на сегодня с ФГУП «Море» заключены гражданские контракты в общей сложности на 425,9 млн рублей. В 2015 году «Море» получило контракты на ремонт различных судов для Росморречфлота на 11,9 млн рублей, также обязалось отремонтировать для ГУП РК «Черноморскнефтегаз» скоростное судно «Черноморск» за 19 млн рублей. В 2016 году «Море» получило заказ Росморречфлота на строительство рейдового докзалазного катера за 395 млн рублей. Портфель заказов «Моря», по словам генерального директора верфи, сформирован на 3,3 млрд рублей.

Заместитель директора Центра анализа стратегий и технологий Андрей Фролов предположил, что «Пелле» могли предложить профинансировать модернизацию феодосийского завода в «добровольно-принудительном» порядке. По словам эксперта, санкции не должны кардинально повлиять на работу предприятия: на сегодня «Пелла» не поставляет продукцию иностранным заказчикам. Но осторожность представителей завода в информационном поле может означать желание не ставить под удар репутацию предприятия. «Для частных компаний участие в восстановлении крымских верфей может быть своеобразным налогом — как на госзаказ, так и на самостоятельность», — полагает аналитик. По оценке господина Фролова, строительство одного корабля проекта 22800 стоит около 2 млрд рублей.

По информации «СПАРК-Интерфакс», «Пелла» последние два года уходит «в минус»: убыток 2014 года составил 1,9 млн рублей, 2015 года — 1 млн рублей. По итогам 2012 и 2013 годов завод показывал прибыль, не превышающую 1 млн рублей. Оборот завода за прошлый год составил 4,6 млн рублей.

Второй этап модернизации начнется в следующем году и растянется на несколько лет. Он предполагает закупку и монтаж оборудования, рас-

сказывал в день закладки «Шторма» господин Мантуров. Но сумма инвестиций в этот этап не раскрывается. Как не раскрывается и участие в нем ленинградских судостроителей.

«Пелла» — не единственное предприятие, участвующее в восстановлении крымских верфей. Так, керченский завод «Залив» связывают с Зеленодольским заводом имени Горького, входящим в группу «Ак Барс». Представители предприятия неоднократно заявляли о желании приобрести завод, однако официально о приобретении заявлено не было. «Залив» — одно из крупнейших судостроительных предприятий Восточной Европы. Его мощности позволяют строить как военные фрегаты, так и гражданские крупнотоннажные суда, в числе которых танкеры и газовозы.

Еще одним инвестором в судостроение Крыма стала федеральная Объединенная судостроительная корпорация (ОСК), которой достался Севастопольский морской завод, который, по данным «Б», после присоединения Крыма находился в худшем состоянии. В 2014 году в корпорации не хотели брать завод — слишком большими казались потенциальные затраты на его восстановление. Однако сегодня Севастопольский морской завод является филиалом ОАО «ЦС „Звездочка“», также входящего в ОСК. В этом году корпорация выделит на него 0,5 млрд рублей.

Сражение в Страсбурге

Между тем предыдущий собственник феодосийского судостроительного завода не поменял мнение о способе перераспределения капитала в Крыму. Национализацию завода оспаривает киевская юридическая фирма «Ильяшев и партнеры». Последним ее шагом по защите права собственности Украины на данный момент стала жалоба в Европейский суд по правам человека, зарегистрированная 27 мая.

«Судом впервые будут рассмотрены вопросы законности вмешательства в право собственности на активы ФСК „Море“ самопровозглашенными властями Крыма без компенсации их стоимости, а также нарушения права компании на справедливое судебное разбирательство», — говорится в сообщении на официальном сайте юридической компании.

Распорядитель имущества ФСК «Море», старший партнер «Ильяшев и партнеры» Роман Марченко утверждает, что представители украинской стороны пыталась оспорить национализацию предприятия в российских судебных органах, но не добилась успеха.

«При таких обстоятельствах компании ничего не оставалось как пожаловаться в Европейский суд, в том числе и на нарушение ее права на справедливое судебное разбирательство, гарантированное статьей 6 Конвенции. На данном этапе „поле сражения“ за конфискованное в Крыму госимущество переместилось в Страсбург», — констатировал господин Марченко.

Герман Костринский



«Роснефть» и Газпромбанк, заинтересованных в освоении шельфа, призвали строить судостроительный комплекс крупнотоннажного судостроения в Большом Камне после неудачи ОСК

Рождение сверхновой «Звезды»

— судостроение Дальнего Востока —

«Роснефть» создает на базе судовой верфи «Звезда» новое предприятие — Дальневосточный центр судостроения и судоремонта. Компания не так давно присоединилась к проекту, но уже нашла потенциального инвестора и решает вопрос о государственной поддержке проекта.

На гражданской службе

Дальневосточный судостроительный кластер создается по поручению президента России на базе ОАО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта» (ДЦСС), его ядром станет новый судостроительный комплекс «Звезда» в г. Большой Камень. Проект предусматривает масштабное новое строительство производственных корпусов, также планируется использовать и существующие

мощности завода. Одним из преимуществ завода «Звезда», благодаря которому он был выбран как плацдарм для создания кластера, является то, что это действующее предприятие, выполняющее государственный оборонный заказ, с мощностями, стоимость которых оценивается в 5,5 млрд рублей. Также новая судовой верфь «Звезда» сможет воспользоваться технологиями, ресурсами и базой Морского института ДВГУ. Но, вероятно, главная причина в том, что верфь с сухим доком располагается вблизи маршрутов транспортировки нефти и газа, что позволит построенным судам без дополнительных пeregонов сразу включаться в работу.

Начало проект ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК), но за почти пять лет — с 2010 года — эта компания не смогла найти инвестора. В этом еще в апреле признавался журналистам руководитель ОСК Алексей Рахманов. По его сло-

вам, изначально было понятно, что частных денег найти под этот проект практически невозможно: «Поэтому мы отдавали себе отчет, что государство, наверное, в этом должно участвовать». В результате компания, по данным Счетной палаты, с 2010 года потратила к концу 2014 года на «Звезду» 20,6 млрд рублей — преимущественно из средств краткосрочных займов, притом что в 2013 году проект оценивался в 111 млрд рублей.

Затем к созданию кластера было решено привлечь консорциум компаний ОАО «НК „Роснефть“» и ОАО «Газпромбанк» (в лице совместного предприятия ЗАО «Современные технологии судостроения»). 21 июля 2014 года президент РФ подписал указ о продаже контрольного пакета (75% минус две акции) ОАО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта» (на 100% принадлежало ОСК) ЗАО «Современные технологии судостроения».

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. Констатируя 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 Shipyard 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 согласны 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 спонсорская «дочка» совместного предприятия прикладной инженерной и учебный центр «Сапфир», базирующийся в Петербурге.

Суверенное судостроение

По состоянию на сегодняшний день в ДЦСС начато создание инженерного 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 социальной инфраструктуры, 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 ТЪ «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. Ё 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 Rogozin 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 акуратный «сезон с горячки».

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 добавляет 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 ледокола

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. Заложный 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 Рухша, 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 Рухша. 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 подобное новаторство. «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 заложены «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 оставшимися 5% владеет Николай Бедрик.

Президент ОСК Алексей Рахманов впоследствии повторил 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 наверстаать 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 (Росморфлот), 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.

судостроение

Судостроители не заплывают за 2017 год

Ситуация в гражданском судостроении продолжает осложняться: по данным Российского морского регистра судоходства, количество заказов на 2017 год вчетверо ниже, чем в этом году. Эксперты прогнозируют, что, несмотря на снижение объемов производства, стоимость гражданских судов, построенных на верфях России, будет расти и в следующем году. Но проблемы в отрасли могут начаться в 2018 году на фоне заметного сокращения заказов.

— перспектива —

По данным Российского морского регистра судоходства (РМРС), в 2016 году российскими судостроителями будет сдано заказчикам 90 гражданских судов, но объем заказов на 2017 год на данный момент не превышает 20 единиц. Об этом на форуме «Морская индустрия России» сообщил глава управления планирования и маркетинга РМРС Георгий Бедрик. Он отметил, что для заключения новых контрактов есть еще полгода, но добавил: «Сейчас мы живем только надеждой». Он пояснил, что в ближайшее время должно произойти оживление на рынке рыболовецких судов, портового флота, а также судов класса «река-море». В частности, по словам господина Бедрика, сейчас средний возраст рыбопромыслового флота — 28 лет. «У нас в классе находится 1206 единиц, из которых более 30% (то есть 400 судов) старше 30 лет, это создает хорошую перспективу обновления», — говорит он. Аналогичная ситуация и с портовым флотом: по данным РМРС, в классе свыше 50% судов старше 30 лет. «Эти два сегмента сейчас особенно востребованы и могут принести отрасли наибольшее количество заказов», — пояснил Георгий Бедрик.

По данным агентства «Infoline-Аналитика», в 2016 году будет сдано примерно то же количество судов, что и в 2015-м, — не менее 80. Но их стоимость вырастет по сравнению с 2015 годом более чем в 1,5 раза, до 30 млрд рублей. В агентстве отмечают, что причиной этому станет передача ЛУКОЙЛу платформ для месторождения им. Филановского верфью «Красные баррикады» и Астраханским судостроительным производственным объединением (АСПО). В результате доля военных заказов в отрасли в денежном выражении снизится примерно до 75%. В прошлом году впервые за последние шесть лет количество построенных военных кораблей в России превысило число заказов в гражданском судостроении (см. «Ъ» от 01.03.2016). При этом в стоимостном выражении военное кораблестроение уже с 2013 года опережает



Низкая конкурентоспособность российских судостроителей на международном уровне и отставание нефтегазовых компаний в освоении шельфа могут к 2018 году обвалить загрузку верфей

гражданского. По данным рейтинга Infoline Shipbuilding Russia Top, стоимость гражданских судов, построенных на верфях РФ, за 2010–2015 годы составила 22,8 млрд рублей, за тот же период стоимость военных кораблей достигла 102,6 млрд рублей.

Как отмечают в «Infoline-Аналитике», наиболее значимыми заказами 2016 года станут многофункциональное судно снабжения ледового класса Ice15 «Сахалин-2», которое Выборгский судостроительный завод строит для «Совкомфлота», дежурно-спасательное судно ледового класса проекта Aker ARC 121 (на 13 MWt), которое для «Совкомфлота» строит Объединенная судостроительная корпорация (ОСК), два танкера проекта RST27 класса «Волга-Дон макс» для «БФ Танкер» и три земснаряда для Росморпорта на заводе «Красное Сормово». Что касается перспектив, то в 2017 году количество переданных заказчиком гражданских судов сократится до 40 единиц, но стоимость граж-

данского заказа составит не менее 60 млрд рублей — вдвое выше уровня этого года.

Наиболее значимыми проектами являются плавучая АЭС «Академик Ломоносов», танкер-химовоз на базе проекта RST25, который строит завод «Лотос» для «Волготранса», два дизель-электрических ледокола проекта Aker ARC 130A ледового класса Icebreaker8, которые строит Выборгский завод для «Газпром нефти», и атомный ледокол ЛК-60, который строит Балтийский завод для ФГУП «Атомфлот».

В «Infoline-Аналитике» прогнозируют, что падение объемов строительства гражданских объектов начнется с 2018 года и будет обусловлено отставанием в освоении шельфа при сохранении низкой конкурентоспособности российских судостроителей в сегменте гражданского судостроения. Последняя связана с низким качеством типовых проектных решений, уступающим проектам европейских и азиатских верфей, а также с отсутствием серийности, что не позволяет даже при девальвации рубля сформировать привлекательное предложение.

Анастасия Веденева
(„Ъ“ № 85 от 18.05.2016)

С «Метеора» на катамаран

— модернизация —

Входящий в ОСК Средне-Невский судостроительный завод — единственное в стране судостроительное предприятие, использующее четыре вида материалов: алюминиево-магниево-сплав, маломагнитную и судостроительную сталь, композитные материалы. Верфь проходит этап масштабной модернизации. Сегодня предприятие достраивает на своей территории производственный корпус стоимостью 980 млн рублей. В нем будет сосредоточено производство деталей из композитов для сборки кораблей. Один из них — катамаран, строящийся на смену устаревшим «Метеорам», — будет спущен на воду этим летом.

В течение лета Средне-Невский судостроительный завод сделает очередной шаг в многоступенчатом процессе модернизации. На заводе будет достроен производственный корпус площадью 8,3 тыс. кв. м для заготовительного производства. К ноябрю в корпусе завершится установка вентиляции и обеспечивающих систем, после чего здание будет введено в эксплуатацию.

● Модернизацию СНСЗ проводит ОСК. В числе направлений перевооружения: реконструкция судостроительного завода, реконструкция мощностей металлургического судостроения, перевооружение производства под надстройки корветов из полимеров и строительство новых производственных площадей под реализацию госзаказов. Программы должны быть реализованы в период с 2014 по 2017 год. В результате модернизации годовой объем работ в 2020 году должен вырасти в 2,9 раза по сравнению с 2014 годом. Производительность должна вырасти в 1,5 раза, а затраты на рубль продукции — снизиться на 13%. По словам генерального директора

СНСЗ Владимира Середоха, сегодня предприятие сдает заказчикам два три корабля в год, но с 2018 года, после проведения модернизации, темпы должны вырасти вдвое.

Производственный корпус относится ко второй очереди инвестиционного проекта «Техническое перевооружение производства в обеспечение строительства надстроек корветов из полимерных композиционных материалов с внедрением технологий формирования методом инфузии». Его строительство финансируется за счет собственных ресурсов предприятия и федеральных бюджетных средств. Бюджетные вливания составляют около 550 млн рублей, а предприятие вкладывает в корпус около 430 млн рублей.

В здании будет сосредоточено формирование плоских панелей из композитных материалов, которые впоследствии используются в строительстве кораблей, а также остальные работы с комплектующими небольшими габаритами. Сейчас эти работы проводятся в тех же корпусах, где идет окончательная сборка кораблей. Из-за выполнения всех работ в одном месте предприятие теряет полезное производственное пространство и не может увеличить скорость сборки. После переноса малогабаритных работ в новое здание со ступеней Средне-Невского судостроительного завода смогут сходить по два заказа в год, утверждает генеральный директор предприятия Владимир Середоха.

По его словам, сегодня на заводе построено и модернизировано уже девять производственных корпусов. В 2017–2018 годах предприятие достроит еще пять зданий, в том числе корпуса для работ по ветроэнергетике, запуск которого запланирован в третьем квартале 2017 года.

В течение лета предприятие планирует спустить на воду пассажирский катамаран проекта 23290, построенный специально для пассажирских перевозок в Петербурге.

По словам господина Середоха, проект является опытным и строился по заказу Минпромторга. Его стоимость составила около 300 млн рублей, но если предприятие получит заказ на серию таких судов, цену удастся снизить. Катамаран разработали на смену морально устаревшим «Метеорам». Судно сможет возить пассажиров из центра города в Петергоф, Кронштадт и по другим пригородным водным маршрутам.

Схема передачи катамарана в эксплуатацию не разглашается. Изначально господин Середоха уверял, что катамаран перейдет в собственность правительства Петербурга, которое выберет эксплуатирующую компанию. По итогам тестовой эксплуатации у завода закажут серию катамаранов по более низкой стоимости, что позволит загнуть мощию предприятия.

В июле курирующий в Смольном промышленность вице-губернатор Сергей Мовчан объяснил, что городское правительство не планирует заказывать пассажирские суда. Финансировать строительство катамаранов будут компании-перевозчики, если посчитают катамаран достаточно дешевым и безопасным. При этом господин Мовчан отметил высокую цену опытного образца. По его словам, опытная эксплуатация будет длиться около полугода. Если учесть, что 23290 планируют сдать в декабре текущего года, а в зимнее время года по Неве и Финскому заливу навигация не осуществляется, то итоги опытной эксплуатации будут подведены ближе к осени 2017 года.

Катамаран проекта 23290 может быть построен под различное количество пассажиров — от 10 до 150. Судно способно развивать скорость до 29,3 узла, его полное водоизмещение составляет 66 тонн. В мае Владимир Середоха говорил, что предприятие рассчитывает получить серийный заказ в 2017 году.

Герман Костринский



Руководство Средне-Невского судостроительного завода надеется, что катамаран проекта 23290 уберет «Метеоры» с водных маршрутов Петербурга

Суда и следствия

— перспектива —

Изношенность флота остается одной из главных проблем водного транспорта. Возраст большинства судов превышает нормативный срок службы, а темпы выбытия грузового флота опережают ввод новых судов в двадцать раз. Участники рынка считают, что спасти отрасль под силу только государству, но действующим госпрограммам пока недостаточно, чтобы полностью загрузить судостроение.

Отрицательная динамика

«В 70-е годы XX века на долю СССР приходилась треть суммарного объема продукции мирового военного кораблестроения, а гражданское судостроение считалось одной из наиболее сильных отраслей промышленности. Каждый год в стране строилось до 50 подводных лодок и боевых кораблей и порядка 550 тыс. тонн промысловых и транспортных судов», — так о прошлых успехах говорили члены правительства РФ еще в 2013 году, перед тем как принять госпрограмму развития судостроения до 2030 года. В планах кабинета если не возродить, то хотя бы довести морской и речной флот до приемлемого уровня, исключив главную угрозу безопасности мореплавания — изношенность судов.

Текущая ситуация такова, что большинство судов (будь то грузовые, пассажирские или обслуживающие) эксплуатируются за пределами нормативного срока службы. Так, средний возраст грузовых судов составляет 32 года, пассажирских — 33 года, судов, используемых на туристических маршрутах, — 41 год. За последние пять лет выбытие грузового флота превышало ввод новых судов в 20 раз. Сейчас общая численность судов морского флота, работающих под российским флагом, составляет

3,8 тыс. единиц суммарным дедейтвом 4,7 млн тонн (данные на февраль 2016 года). Речной флот состоит из 26,6 тыс. судов дедейтвом 9,9 млн тонн, еще 896 судов зарегистрировано в Российском международном реестре. При этом еще в начале 2000-х годов общая численность речного флота составляла 34 тыс. судов, а в 80-е годы XX века — около 50 тыс.

Добавленная стоимость

Во многом такая отрицательная динамика связана с высокой стоимостью постройки судов (средняя стоимость грузового судна — \$15 млн, пассажирского — в полтора-два раза дороже) при относительно низкой рентабельности судоходного бизнеса (4–5%), которая объясняется ограниченными периодами навигации, инфраструктурными ограничениями (обмелевшие реки, узкими местами), а также ростом цен на топливо (за последние три года цены выросли почти на 70%). В результате окупаемость грузового флота составляет 12 лет, а пассажирского — 25 лет. Исполнительный директор «Окской судостроительной» (входит в UCL Holding Владимира Лисина, в 2015 году построила пять судов, в 2016-м планирует сдать восемь судов) Денис Самсиков говорит, что потребность в приобретении судов возрастает, даже несмотря на тяжелую ситуацию, связанную с обменением внутренних водных путей. «Возраст многих судов находится за пределами нормы эксплуатации, а при их использовании могут возникнуть проблемы технического характера, что небезопасно», — отмечает он.

Существенный возраст судов налагает на судоходные компании дополнительную финансовую нагрузку по поддержанию их в исправном состоянии, говорят в Российской палате судоходства (РПС, объединяет крупнейшие судоходные компании). «Суммы, необходимые на про-

ведение текущего и капитального ремонта, постоянно возрастают», — добавляют в РПС. В Объединенной судостроительной корпорации (ОСК, объединяет 40 судостроительных и судоремонтных верфей) отмечают, что в изношенном состоянии сейчас находится около 70% действующего гражданского флота. «Это характерно для речного флота, рыболовецкого флота и речных круизных судов. Потребности в обновлении речного флота на следующие 15 лет мы оцениваем в 300 гражданских судов различного назначения. Потребности в судах «река-море» — еще в 450–500 единиц», — говорят в ОСК.

При этом там также считают, что давно назрела необходимость обновления рыбопромыслового флота, а в ближайшие 15 лет возникнет потребность в 250–400 новых судах для добычи морских биоресурсов. Еще в 600 единиц до 2030 года в ОСК оценили потенциальный портфель заказов на суда арктического плавания и шельфовую технику.

В стратегии развития внутреннего водного транспорта до 2030 года потребность в речных судах оценивается в 13,5 тыс. единиц (грузовых и вспомогательных) и еще в 825 — в обслуживающих (технических) судах. Но рассчитывать на столь масштабное обновление флота в ближайшие 15 лет вряд ли стоит. Причем проблема не только в финансировании, но и в ограниченных мощностях действующих судостроителей. Но сейчас отечественные судостроители скорее недогружены. Для сравнения: в 2015 году предприятия ОСК сдали заказчикам 13 судов, в этом году планируют построить 26 судов, а на 2017-й контрактовано к сдаче 19 судов. «Некоторые верфи уже загружены заказами на 100%, а некоторые — только на 40%», — признают в ОСК.

По данным Минпромторга, всего в 2015 году на предприятиях судостроительной отрасли было построено

около 50 средне- и крупнотоннажных судов. Среди наиболее масштабных проектов — строительство Выборгским судостроительным заводом (ВСЗ, входит в ОСК) двух ледоколов — «Мурманск» и «Владивосток» — мощностью 18 MWt, которые способны преодолеть льды толщиной 1,5 м, имеют неограниченный район плавания и могут работать в летнее время в арктических морях. На данный момент это самые мощные дизель-электрические ледоколы в мире. Также в 2015 году было построено два многофункциональных аварийно-спасательных судна мощностью 7 MWt, одно многофункциональное аварийно-спасательное судно мощностью 4 MWt, два экологических и четыре обстановочных судна.

Сдаешь старые — получаешь новые

Сегодня в России действует несколько программ, направленных на поддержку судостроительной отрасли. Например, транспортным компаниям предоставляются субсидии на возмещение двух третей затрат на уплату процентов по кредитам, а также лизинговым платежам по договорам лизинга при покупке судов, построенных на отечественных верфях. Кроме того, еще в 2011 году был принят закон «О поддержке судостроения и судоходства», который предусматривает льготный налоговый режим при регистрации в «Российском международном реестре судов» судов, построенных на российских верфях после 1 января 2010 года. Общий размер субсидий, предусмотренных в 2016 году на кредит, составляет 704 млн рублей, на лизинг — 1,056 млрд рублей. Предполагается, что всего в текущем году субсидии получат 18 предприятий на закупку 92 гражданских судов. Соответствующее постановление было подписано премьер-министром Дмитрием Медведевым в ян-

варе, в нем также указывается, что такая господдержка уже позволила привлечь около \$1 млрд внебюджетных средств на строительство судов. Впрочем, не обошлось и без казусов — например, в прошлом году бюджетных средств хватило, чтобы удовлетворить только половину заявок от судовладельцев.

По словам Дениса Самсикова, обновление флота было бы затруднительно без выделяемых государством субсидий, поскольку судно — дорогой и фондоемкий вид транспорта и разовая нагрузка на приобретателя достаточно высока. При этом государство покрывает свои расходы за счет загрузки производства и налоговых сборов, поскольку мультипликативный эффект от загрузки всей технологической цепочки от производителей сырья и металлургов до поставщиков оборудования и самих судостроителей достаточно велик, утверждает Денис Самсиков. По мнению исполнительного директора «Окской судостроительной», усилить этот процесс может дополнительное финансирование производителей, что позволит повысить степень локализации производства необходимого оборудования, которое сейчас импортируется.

Но далеко не все судостроители могут воспользоваться господдержкой. Так, ВСЗ ввиду специализации верфи на капиталоёмких и требующих длительных сроков постройки проектах не использует механизм субсидирования кредитов и лизинга. Сейчас ВСЗ завершает постройку третьего ледокола — «Новороссийск» — и ведет строительство двух ледоколов тяжелого ледового класса мощностью 22 MWt по заказу группы компаний «Газпром нефть».

Еще одна мера поддержки судостроителей — судовой утилизационный грант — заработает в 2017 году. Речь идет о одновременной выплате судоходной компании при утилизации старого флота. Судно

должно быть старше 30 лет, а его собственник должен владеть им не менее трех лет. Размер утилизационного гранта будет примерно сопоставим с суммой, которую мог бы получить владелец при перепродаже судна на вторичном рынке, но в то же время должен составлять не менее 10% от стоимости нового судна. Обсуждение этой программы велось несколько лет, но ее запуск постоянно откладывался. Предполагается, что финансирование судовых утилизационных грантов продлится до 2030 года, а общий объем финансирования составит свыше 10 млрд рублей. В 2017 году в рамках этой программы из бюджета будут выделены первые 400 млн рублей.

Судостроители предлагают принять и другие меры, которые могут стимулировать отрасль и существенно обновить флот. Так, в ОСК указывают на необходимость унификации проектов судов и средств освоения шельфа, выход на серийное строительство (сейчас заказы ограничиваются одним-двумя судами) и стимулирование иностранных изготовителей к локализации производства на территории России через создание универсального мейкерс-листа (согласованный с крупнейшими судовладельцами перечень оборудования и поставщиков), развитие лизинговых программ, выдачу госгарантий под строительство судов и морской техники для шельфа, госфинансирование разработки. В UCL Holding еще в 2015 году предлагали рассмотреть возможность выделения через профильные финансовые институты государственного целевого долгосрочного, платного и возвратного финансирования российских судоходных компаний по аналогии с авиацией и сельским хозяйством.

Юлия Галлямова

(Приложение к «Ъ» «Портовая инфраструктура России», № 103 от 14.06.2016)

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 прописки 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.

Пагузная 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