

строители говорят о сумме в 50–60 млрд рублей. А стоимость только первого этапа оценивается в 77 млрд рублей. Эта сумма включает в себя часть средств (20,06 млрд рублей), уже вложенных в модернизацию завода до прихода консорциума «Роснефти» и Газпромбанка.

Первый этап предполагает сооружение горизонтального открытого стапеля, который уже оснащается кранами. Кроме него, уже создан блок корпусных производств, возведены окрасочные камеры, ведутся работы по сооружению достроенной набережной. Передаточный док в мае этого года начали строить китайцы. Еще предстоит возвести цеха насыщения, а это большой объем работ, отмечают судостроители, до 2019 года могут не успеть, несмотря на то, что к строительству верфи привлечены все свободные трудовые ресурсы Дальнего Востока и Средней Азии, даже северокорейские рабочие дружно забивают гвозди на «Звезде».

Тем не менее начинать строить суда уже можно — первая очередь позволяет выпускать восемь судов в год, отмечают в АО «Центр технологии судостроения и судоремонта» (ЦТСС, проектирует судостроительный комплекс).

Вот и Игорю Сечину уже не терпелось начать, не дожидаясь окончания работ: первую очередь «Звезды» официально запустили в сентябре 2016-го. Не могло это торжественное событие обойтись без Владимира Путина. Ему представили верфь во всей красе, рассказав об уникальных возможностях, которыми не обладает больше ни одна верфь в России — она уже может строить суда и морскую технику длиной до 300 метров, шириной до 70 метров. А дальше — больше. Возможность строить более крупные суда (длиной до 460 метров и шириной 110 метров) появится на втором этапе, который предусматривает строительство сухого дока, дополнительных цехов насыщения, удвоение производительности блока корпусных производств. Начать работы по второму этапу планируется за год до завершения первого этапа, в 2018 году. Их стоимость оценивается в 42 млрд рублей. А в 2021 году планируется начать третий этап: возвести еще один сухой док в бухте Пяти Охотников, поставить корпусное производство и цеха насыщения. Третий этап оценивается в 26,5 млрд рублей. Общая стоимость всех трех этапов тянет на 145,5 млрд рублей.

Воодушевленный перспективами, президент РФ остался доволен, заявив, что новое предприятие по уровню производительности труда будет передовым, а по многим показателям даже лучше, чем зарубежные конкуренты.

СКЕПСИС СТАРОЖИЛОВ Конечно, открыто разубеждать президента никто не стал — ни тогда, в день торжественного запуска первой очереди, ни сейчас. Однако опрошенные ВГ петербургские судостроители с большим скепсисом смотрят на перспективы «Звезды». «Верфь не может стоить 146 млрд рублей. Она никогда не окупится. В России рентабельность судостроения едва превышает 10%, и такой показатель у лучших верфей в стране, выполняющих государственный оборонный заказ, в частности у крупнейших и лучших заводов Петербурга и Ленобласти, а у «Звезды» рентабельность будет значительно ниже из-за более высоких затрат», — разоткровенничался один из петербургских судостроителей, правда, попросил его имени не назы-

вать. Судостроители сразу теряются, когда их просят комментировать «Звезду». Например, представитель Адмиралтейских верфей — одного из крупнейших судозаводов России — сразу сказал: «Мы „Звезду“ комментировать не будем».

Впрочем, в частных беседах все без исключения собеседники ВГ подтверждали мнение о том, что дальневосточную суперверфь ждет нелегкая судьба. Говоря о высоких затратах «Звезды», петербургские судостроители, в частности, имеют в виду более дорогие трудовые ресурсы, чем в европейской части страны. «На Дальнем Востоке колоссальный дефицит квалифицированных кадров. Допустим, рабочих они там еще найдут, а где они возьмут инженеров, руководящий состав?» — интересуется Валерий Радченко, президент Ассоциации промышленных предприятий Санкт-Петербурга. Некоторые даже высказывались в том духе, что зачем нам суперверфь на Дальнем Востоке, у нас теперь Крым есть — там и климат получше, и трудовые ресурсы туда привлечь намного легче, чем в Большой Камень, да и логистика будет куда привлекательнее.

Несколько местных судостроителей сообщили, что их сотрудникам уже поступили предложения трудоустроиться на «Звезду». «У нас переманивали одного инженера, предложили ему оклад 350 тыс. рублей в месяц. А ведь владельцам завода еще нужно оборудовать рабочие места, обеспечить людей жильем. С такими затратами, полагаю, эта верфь никогда не станет прибыльной. Но есть и те, кто соглашается и едет: получить такую зарплату здесь непросто», — делится мнением топ-менеджер одного из петербургских судостроительных заводов. «Нашим специалистам поступали интересные предложения, но никто не согласился. У нас хорошая команда», — говорит Александр Соловьев, глава Выборгского судостроительного завода.

«Кадры, конечно, решают все. Ну а как быть с комплектацией? Все лучшее у нас в Петербурге — и приборостроение, и многое другое, что необходимо для успешного строительства кораблей. Конечно, на Дальнем Востоке много своих поставщиков, и кое-что они даже поставляют на петербургские заводы, но всего, что необходимо для военного кораблестроения, там нет. Поэтому говорить о военных заказах для „Звезды“ пока преждевременно. Надо разобраться с комплектацией, отладить технологии», — отметил один из собеседников ВГ.

Кстати, один из судостроителей, которому поступило заманчивое предложение отправиться работать на «Звезду», поделился мнением: перспективы верфи пока очень туманны, что истораживает, а говорить о конкуренции со «Звездой» бессмысленно — ни один заказчик, особенно коммерческий, по доброй воле туда не пойдет. «Чтобы заказы пошли на „Звезду“ надо отладить все процессы. Пока там нет стройной системы планирования, закупок, нет автоматизированного производственного учета. Но, думаю, со временем все придет. Дорогу осилит идущий», — высказывается представитель ЦТСС.

ПЕРСПЕКТИВЫ Впрочем, «Звезда» активно ищет технологических партнеров среди ведущих иностранных судостроительных компаний. Так, на прошедшем в начале июня Петербургском международном экономическом форуме «Роснефть»

подписала соглашение с южнокорейской Hyundai Samho Heavy Industries Co. Ltd. (HSHI). HSHI окажет техническую поддержку в проектировании и строительстве судов класса «Афрамекс». Более того, уже создано совместное предприятие в области инжиниринга и управления проектами ООО «Звезда-Хендэ». А ранее Игорь Сечин заявлял, что «Звезда» будет разрабатывать проекты судов ледового класса с голландской Damen, буровые платформы — с сингапурской Kerpel, а судовое оборудование поможет сделать американская General Electric. Ни о каком импортозамещении на «Звезде», похоже, речи не идет.

Руководство Северной верфи, которая пока не может получить ни одного коммерческого заказа, а только строит боевые корабли для Минобороны РФ, политкорректно утверждает, что конкуренции со «Звездой» у петербургского завода не возникнет. «В силу масштабности территории России ей нужны два центра судостроения — и на Северо-Западе, и на Дальнем Востоке, — транслирует мнение руководства Северной верфи представитель судозавода Ольга Данилевская. — Строительство „Звезды“ имеет стратегически важное значение для Дальневосточного региона. Это новые рабочие места, новые современные технологии, импульс социально-экономического развития. Благодаря своей локации завод „Звезда“ получит собственную нишу. Для обеспечения деятельности нефтяников нужен немалый флот, который удобнее строить непосредственно на месте. Кроме того, в регионе ведется активный рыбный промысел, и у рыболовецких компаний есть потребности в новых судах, которые могли бы строиться на Дальнем Востоке».

Похоже, что петербургские судостроители не до конца еще осознали угрозу, которая может исходить от дальневосточной «Звезды». Учитывая персону Игоря Сечина, «Звезда» вполне может стать «черной дырой», засасывающей все заказы, которые могли бы выполнить судостроительные заводы Санкт-Петербурга и Ленобласти. «Мы еще не знаем, как президентские выборы у нас закончатся в марте следующего года. Мало ли что», — иронично заметил один из судостроителей.

Тем не менее еще пару-тройку лет назад местные судостроители очень энергично обсуждали перспективы строительства судов снабжения, буровых, ледоколов, сейсморазведчиков и другой техники, необходимой для освоения Арктического шельфа. В частности, всерьез говорили о перспективах получения заказов от «Роснефти», и некоторые компании их ждали. А теперь очевидно, никто из местных судостроителей от «Роснефти» ничего не получит, да и от «Газпрома» с НОВАТЭКом и ЛУКОЙЛом, похоже, тоже.

В петербургском ФГУП «Крыловский государственный научный центр» даже оценили потребность в судах и морской технике до 2030 года. Насчитали 1203 единицы, что может обеспечить судостроителям совокупный доход в 30 трлн рублей. Из этой программы Выборгский судостроительный завод уже строит суда для проекта НОВАТЭКа — «Ямал-СПГ» и ледоколы для проекта «Газпром нефти» — «Новый порт».

Больше всех судов и морской техники планирует строить «Роснефть» — 394 единицы. И размещать заказы кроме как на «Звезде» корпорация не планирует. В конце 2015 года нефтяная компания объявила

закрытый тендер на поставку двух многофункциональных судов снабжения усиленного ледового класса — по 11,5 млрд рублей за каждое. Договор заключен с единственным участником тендера — ДЦСС, который должен построить суда на «Звезде» до 30 июня 2019 года. Ведет их строительство совместное предприятие «Роснефти» и Damen. В обозримом будущем «Роснефть» собирается разместить на комплексе «Звезда» заказы на 41 судно и 12 морских буровых платформ.

Однако господин Сечин не намерен загружать судостроительный завод только заказами «Роснефти». Он активно продвигает интересы «Звезды» на самом высоком государственном уровне. Например, обращается к президенту России с просьбой законодательно стимулировать загрузку заказами ДЦСС. Идея в том, чтобы все нефтегазовые компании — «Газпром», ЛУКОЙЛ и НОВАТЭК, а также иностранные нефтедобытчики, ведущие деятельность в России, и государственная судоходная компания «Совкомфлот» — размещали заказы на строительство судов на «Звезде». И вообще, господин Сечин не против, если российских судовладельцев, располагающих судами иностранной постройки, обяжут платить налог на имущество по более высокой ставке — вот тогда все будут заказывать суда в России. А там уж нетрудно переориентировать эти заказы на «Звезду».

В сентябре 2016 года Игорь Сечин заявил, что его суперверфь получила заказ от американской компании Exxon Mobil на два танкера класса «Афрамекс» для проекта «Сахалин-1». Государственный судовладелец «Совкомфлот», несмотря на политику правительства и партии заместить все импортное, обычно строит суда в Южной Корее и Китае, но в начале 2017 года министр экономического развития Максим Орешкин, рассуждая о перспективах приватизации «Совкомфлота», неожиданно заявил, что часть средств, вырученных от продажи 25% минус одна акция государственной судоходной компании, будет направлена на строительство новых судов. Их построят на российских верфях, в том числе, на дальневосточной «Звезде».

Кроме гражданских заказчиков, на «Звезду» привлекает клиентов и Минобороны. Ремонт и сервисное обслуживание на верфи проходит тихоокеанский подводный флот. Но этого мало, чтобы окупить затраты. И в прошлом году ВМФ заказал «Звезде» строительство дока спецназначения. В начале 2017-го заместитель министра обороны Юрий Борисов заявил, что ведомство планирует разместить на дальневосточной верфи заказ на серию средних морских танкеров водоизмещением 20 тыс. тонн для вспомогательного флота (кстати, заказы на вспомогательные суда, в том числе и для Тихоокеанского флота, ранее получала Северная верфь). Первое судно Тихоокеанский флот рассчитывает получить в 2020 году. Контракт будет заключен до конца 2017 года.

Из всего этого можно сделать вывод, что вытаскивать дальневосточный завод на окупаемость будут все: от частных нефтегазовых компаний до Минобороны. А остальные судозаводы будут довольствоваться тем, что «Звезда» проглотит не сможет. Придется петербургским судостроителям учиться жить в жесткой конкурентной среде. Может, благодаря этому они станут более конкурентными и смогут побеждать на мировом рынке, а в Россию пойдут заказы от иностранных компаний. ■