

С ЗАКАЗАМИ НА ДАЛЕКОЕ ПЛАВАНИЕ

В ПРОШЕДШЕМ ГОДУ ПЕРЕД СУДОСТРОИТЕЛЯМИ РАЗЫГРАЛИ КРУПНЫЙ ЗАКАЗ — ЛЕДОКОЛ «ЛИДЕР» ПОЧТИ ЗА 100 МЛРД РУБЛЕЙ. ЕГО ВМЕСТО БАЛТИЙСКОГО ЗАВОДА ПОЛУЧИЛА ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ ВЕРФЬ «ЗВЕЗДА». ОДНАКО ЗА 100 МЛРД РУБЛЕЙ БАЛТИЙСКИЙ ЗАВОД МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ ДРУГОЙ ЗАКАЗ — НА ЕЩЕ ДВА ЛЕДОКОЛА ЛК-60. НА ПЕТЕРБУРГСКИХ СУДОСТРОИТЕЛЯХ ТАКЖЕ ПОВЛИЯЛИ ИЗМЕНЕНИЯ В ПРАВИЛАХ ВЫЛОВА БИОРЕСУРСОВ: РЫБОПРОМЫСЛОВЫЕ СУДА — ОДНИ ИЗ ОСНОВНЫХ ВИДОВ ГРАЖДАНСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ В ПОРТФЕЛЕ ЗАКАЗОВ ВЕРФЕЙ. В 2019 ГОДУ СУДОСТРОИТЕЛЯМ ЖДЕТ РАЗРЕШЕНИЕ СИТУАЦИИ С КВОТАМИ И ПОДПИСАНИЕ РЯДА КОНТРАКТОВ, АНОНСИРОВАННЫХ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РАНЕЕ. ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ

В октябре прошлого года Объединенная судостроительная корпорация (ОСК), в которую входит большинство судостроительных предприятий СЗФО, получила нового председателя совета директоров — экс-губернатора Петербурга Георгия Полтавченко. Ранее перед отраслью поставили задачу увеличить объем гражданского судостроения в портфелях верфей до 50%. По словам источников ВГ, одной из задач господина Полтавченко на новой должности будет контроль за своевременной сдачей судов заказчиком. По данным ВГ, строительство атомного ледокола ЛК-60 «Арктика» на Балтийском заводе снова не укладывается в сроки. Хотя головное судно в серии должны сдать в мае 2019 года, предприятие сможет сделать это лишь в конце года, а провести ледовые испытания — в апреле 2020 года. Летом 2017 года сдачу уже перенесли указом президента на два года — на май 2019 года, а серийных ЛК-60 «Сибирь» и «Урал» — на 2021 и 2022 годы соответственно.

Кроме этого, Адмиралтейские верфи, которые достраивают ледокол (25 МВт) «Виктор Черномырдин» за Балтийским заводом, перенесут сроки сдачи судна на 2019 год (по плану был сентябрь 2018 года). Это связано с пожаром, случившимся в конце года на строительной площадке. В результате пожара на ледоколе, вызванного взрывом, сгорели система сточных вод, часть системы пожаротушения, насосы и электрика приводов, системы управления котлами и около 8 км кабеля. Ущерб составил около 150 млн рублей. Источники ВГ уверены, что заказ импортного оборудования для судна займет больше времени, поэтому заказчик получит ледокол только в 2020 году.

ЛЕДОКОЛ УПЛЫЛ Отчасти, говорят эксперты, опрошенные ВГ, из-за срывов сроков сдачи ЛК-60 проект сверхмощного ледокола «Лидер» мощностью 120 МВт (предельная стоимость строительства без НДС и дополнительных расходов составляет 98,6 млрд рублей) достался не Балтийскому заводу, а дальневосточной верфи «Звезда», строящейся на Дальнем Востоке консорциумом «Роснефти», «Роснефтегаза» и Газпромбанка.

Сверхмощный «Лидер» нужен для круглогодичной проводки судов по Северному морскому пути. Предполагается, что он сможет проходить толщу льда до 4,3 м, прокладывая коридор до 50 м шириной, и проводить караваны при скорости 10–12 узлов. Его проектируемая длина составляет 20 м, наибольшая ширина



ПРАКТИЧЕСКИ ВСЬ ПРОШЕДШИЙ ГОД БЫЛ ДРАМАТИЧЕСКИ ПЛОХИМ ДЛЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ ПЕТЕРБУРГА С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ НОВЫХ ЗАКАЗОВ

— 47,5 м. Головной атомоход должен быть достроен в 2027 году.

При этом, не раз подчеркивали собеседники «Ъ», единственным исполнителем строительства выбрана верфь без опыта атомных проектов, хотя позже и было объявлено о кооперации с Балтийским заводом по проекту. На предприятии уверяют, что завод может построить баки металловодной защиты, съемные блоки защиты ядерных установок, теплообменное оборудование, гребные валы и винты.

Под конец года стало известно, что Балтийский завод получит заказ на еще два атомных ледокола ЛК-60 для «Атомфлота» в дополнение к уже строящимся трем судам проекта 22220. Стоимость строительства третьего и четвертого ледоколов в серии составит около 100 млрд рублей. Ранее глава ОСК Алексей Рахманов заявлял, что с учетом существующих контрактов и потенциального заказа на еще два ледокола проекта 22220 Балтийский завод обеспечен загрузкой до 2027 года.

КВОТНЫЕ БАТАЛИИ Анонсированное правительством РФ введение аукционов на вылов всех водных биоресурсов вызвало ажиотаж в отрасли, так как, по сути, речь идет о переделе всего рыбодобывающего бизнеса с оборотом в 310 млрд рублей. В первую очередь это касается крабового бизнеса. Перемены почувствовали на себе и судостроительные предприятия Петербурга и Ленобласти.

Так, в Северо-Западном рыбопромышленном консорциуме (СЗПК) отказываются

от строительства десяти крабовых судов на Выборгском судостроительном заводе (ВСЗ, входит в ОСК) стоимостью €320 млн. Заместить этот заказ могло бы строительство четырех ледоколов на СПГ мощностью 45 МВт для «Атомфлота» и второго ледокола «Обь» проекта Aker Arc124, но заказы на них еще надо получить, напоминают в ВСЗ. В частности, считает один из источников ВГ, запрос предложений могут получить «Звезда» и керченский «Залив».

Кроме отказа от строительства, верфям удастся договориться с рыбопромышленниками и об изменениях заказов. Так, дальневосточная компания ООО «Антей» трансформирует свой заказ на судостроительном заводе «Пелла» в Ленобласти на фоне изменяющихся правил выдачи квот на вылов краба: вместо судов для ловли крабов компания может построить пять траулеров-сейнеров за €60 млн. Траулер — более унифицированный вид судна, на его борту можно осуществлять добычу разных водных биоресурсов в зависимости от метода и оборудования, говорит заказчик.

В то же время Русская рыбопромышленная компания (РРПК) нарастила заказ траулеров на петербургских верфях. Компания доведет заказ на строительство траулеров-процессоров до девяти судов. Ранее РРПК подписала твердые контракты на постройку шести траулеров на Адмиралтейских верфях (входит в ОСК). Изначально контрактом был предусмотрен опцион на еще два судна к действующему заказу. Стоимость одного траулера составляет около \$100 млн.

Северная верфь в минувшем году нарастила заказ на ярусоловы для рыболовецкой компании «Вирма» — всего верфь постройит три судна для заказчика. Группа «Норбео», для которой Северная верфь строит шесть траулеров-процессоров, сейчас ведет переговоры с предприятием об увеличении заказа на три-четыре судна.

ПЛАНЫ НА 2019 ГОД В 2019 году судостроители могут подписать контракты как на «Лидер», так и на дополнительные ледоколы проекта 22220, подчеркивают источники ВГ в отрасли. Один из собеседников ВГ напоминает, что продолжается процесс модернизации Северной верфи. Сейчас ведется строительство эллинга, закончить которое хотят в 2019 году. Всю модернизацию планируют завершить в 2022 году. Ранее президент ОСК Алексей Рахманов отмечал, что первый этап модернизации — строительство эллинга,

окончание которого было намечено на первый квартал 2019 года, закончится на первый квартал 2020 года, закончится не позднее сентября следующего года. Вторым этапом модернизации Северной верфи — реновация передаточного дока и корпусообработывающего цеха.

Надежда Малышева из агентства PortNews считает, что в следующем году вряд ли будет поставлена точка в вопросе размещения заказа на ледокол «Лидер». Участие петербургских верфей в этом проекте останется весьма вероятным, полагает она. «Ожидая, что в периметре петербургских верфей и заводов может появиться заказ на строительство ледокола на СПГ для «Росатома», не исключено, что в рамках кооперации», — говорит госпожа Малышева. Она добавляет, что ожидается движение в проекте модернизации Северной верфи. Раньше, напоминает собеседник ВГ, ответственность за сдвиг сроков модернизации приписывали ОАО «Метрострой», которое также сорвало сроки сдачи Фрунзенского радиуса метро в городе. Госпожа Малышева также напоминает, что не исключен переход Невского ССЗ под контроль ОСК в следующем году. Как сообщалось ранее, ОСК обменяет финскую Arctech Helsinki Shipyard на Невский ССЗ с доплатой. Владельцами финской верфи могут стать экс-замминистра транспорта, бывший глава «Росморречфлота» Виктор Олерский и его партнер совладелец компаний «Водоход» и «Пола Групп» Ришат Багаутдинов.

Практически весь прошедший год был драматически плохим для судостроительной отрасли Петербурга с точки зрения новых заказов, считает генеральный директор агентства «Infoline-Аналитика» Михаил Бурмистров. В то время как в 2017 году судостроительные предприятия заключили контракты на строительство 17 крупных судов на сумму около 70 млрд рублей, в 2018 году был заключен всего один крупный контракт: заказ на строительство ледостойкой стационарной платформы «Северный полюс» между Росгидрометом и Адмиралтейскими верфями, говорит он. В 2019 году ситуация улучшится после того, как Балтийский завод заключит контракт на строительство двух атомных ледоколов ЛК-60. При этом в 2018 году, по данным рейтинга Infoline Shipbuilding Russia Top, судостроителями Петербурга было завершено строительство семи военных кораблей и подводной лодки общей стоимостью около 57 млрд рублей, в то время как в 2017 году — четырех кораблей и подводной лодки общей стоимостью 20 млрд рублей. ■