

ПОКУПКА ГЕРМАНСКИХ ВЕРФЕЙ: СДЕЛКА ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ

ЛЕБЕДЕВ К.К., СТ. АНАЛИТИК ИФИ, 28 сентября 2009 г.

После запуска завода по сжижению природного газа на Сахалине вопрос о транспортировке российского СПГ приобрел особое значение. С одной стороны, можно зафрахтовать уже готовый газовоз. С другой стороны, много внимания уделяется выводу отечественной судостроительной отрасли из кризиса, и размещение такого контракта в России пополнило бы портфель заказов "Объединенной судостроительной корпорации" (ОСК). Поскольку в будущем планируется расширение мощностей сахалинского завода, а на Ямале могут построить еще один завод СПГ, в потенциале контракты на строительство газовозов могут оказать огромную поддержку российскому судостроению.

Первых контрактов на строительство танкеров российские верфи ждали от "Газпрома", которому эти судна требуются для транспортировки СПГ потребителям в АТР. Ожидания, судя по всему, увенчались успехом: монополия планирует размещение заказов на строительство четырех газовозов, в том числе двух танкеров вместимостью 155 тыс. м³ СПГ на "Северной верфи" и "Балтийском заводе" и еще пары газовозов вместимостью 215 тыс. м³ на "Выборгском судостроительном заводе". Поскольку рыночная стоимость танкеров такой вместимости составляет около 200-250 млн долл., в совокупности эти контракты дадут судостроителям около 1 млрд долл.

Принимая во внимание проекты разработки Ямала, освоения шельфа северных морей и в первую очередь Штокмановского месторождения, первые контракты "Газпрома" будут далеко не последними. Но вполне вероятно, что отечественные производители в этих подрядах будут выполнять минимум работ. Российские верфи требуют модернизации и самостоятельно в том состоянии, в котором они сегодня находятся, могут и не справиться с заказами. Основную же часть работ выполняют крупнейшие верфи Южной Кореи, Японии, Германии, которые и получают большую часть средств. При поддержке отечественного производителя нельзя забывать и об интересах корпораций, размещающих многомиллиардные заказы и желающих, чтобы они были выполнены качественно и в срок. Поэтому в рамках стратегии вывода судостроительной отрасли из кризиса необходима разработка специальных мер.

Не стоит ожидать, что ведущие мировые производители будут переносить свои производства на российские верфи (как это происходит в автопроме). Сегодня необходимо искать не крупнейших производителей, мощности которых загружены на несколько лет

вперед, а предприятия, которые в условиях финансового кризиса и снижения спроса оказались в сложном финансовом положении.

В этом случае вывод из кризиса и привлечение контрактов будет осуществляться на условиях кооперации и выполнения наиболее сложных работ в России или за рубежом, но при тесном сотрудничестве с российскими производителями. Используя такую схему, российские производители смогут не только получить технологии, но и сразу освоить их на собственных мощностях. Конечно, такой процесс рассчитан на годы и должен осуществляться постепенно, от простого к сложному. Когда от передачи технологий выигрывает и сам разработчик (через участие в выполнении заказов), схема может оказаться жизнеспособной. Более того, для ее реализации сегодня есть все условия.

Во-первых, "Газпром" готов размещать контракты на строительство газозовов. Во-вторых, в России есть несколько крупнейших нефтегазовых мегапроектов, которые гарантируют крупные контракты в будущем. В-третьих, предприятия, обладающие технологиями и находящиеся в сложном финансовом положении, уже найдены и даже куплены.

Речь идет о двух германских верфях в Висмаре и Варнемюнде, которые приобрел российский предприниматель В. Юсуфов. Сначала верфи должны будут завершить исполнение контракта со Швецией на строительство двух паромов, потом планируется участие в тендере "Росморпорта" на строительство ледоколов, а также участие в тендере, объявленном "Газпромом".

Сегодня германские верфи, находящиеся в состоянии банкротства, не в состоянии не только привлечь новых клиентов, но и завершить исполнение предыдущих контрактов. Вместе с тем при взаимовыгодном сотрудничестве, в обмен на технологии, стандарты контроля качества и менеджмента немецкие кораблестроители могут рассчитывать на участие и победу в крупных российских тендерах, следовательно, они смогут гарантировать загрузку мощностей на длительный период времени.

Таким образом, реализация российских мегапроектов в нефтегазовой области может дать мощный импульс развитию отечественного машиностроения. В случае успешной реализации проекта с германскими верфями та же схема может быть использована и в дальнейшем. Постоянно совершенствуясь, развиваясь и подстраиваясь под каждый самостоятельный проект, такая схема в перспективе сможет стать одним из элементов стратегии вывода судостроительной отрасли из кризиса и ее дальнейшего развития.