



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 водолазного 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 производит 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 добились 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 pereгонов 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».