

Опубликовано 4 июля, 2018 - 14:06



Чтобы достичь самоокупаемости суперверфи на Дальнем Востоке, ее владельцы требуют обязать крупнейших российских заказчиков заключить со "Звездой" долгосрочные контракты, на которые претендует и ОСК. При этом сама верфь еще не достроена, но уже обросла коррупционными скандалами.

Почти как в сказке про кашу из топора создается Дальневосточный центр судостроения и судоремонта (ДЦСС). Сначала под амбициозный проект освоения континентального шельфа на базе существующего предприятия "Звезда" потребовалось возвести современные стапели. Затем оказалось, что выделенных на проект денег недостаточно. Потом к суперверфи "пристроили" металлургический комбинат по производству толстопрокатного листа, чтобы обеспечить строительство кораблей.

И вот теперь выяснилось, что строить-то суперверфи нечего. Из требующихся для окупаемости проекта 178 кораблей у ДЦСС в плане только 118. Чтобы добрать недостающие заказы "Звезда" настаивает на том, чтобы НОВАТЭК заключил с ней контракт еще на 15 газовозов ледового класса для "Арктик СПГ".

В самом НОВАТЭКе при этом намерены выбирать подрядчика по конкурсу, сообщает корреспондент The Moscow Post. При этом создающийся на государственные средства ДЦСС, по сути, перешел дорогу другой государственной структуре – Объединенной судостроительной корпорации (ОСК), которая также претендует на эти заказы.

"Семейные" разборки

Пикантность ситуации заключается в том, что ОСК блокирующий пакет в 25% плюс 1 акция в ДЦСС. То есть, требуя передать ей крупные заказы не только НОВАТЭКа, но и ЛУКОЙЛа, СИБУРа, а также "Атомфлота" и "Газпрома", "дочка" ОСК фактически лишает работы свою материнскую структуру.

Чтобы загрузить новую суперверфь на Дальнем востоке заказами и обеспечить окупаемость проекта по ее строительству, нужны контракты на строительство 178 кораблей

И ладно бы речь шла о том, что на суперверфи "Звезда" корабли для всех этих заказчиков будут строиться быстрее, в отличие от ОСК, которая постоянно переносит сроки сдачи заказов. Так, Росморречфлот в 2016 году обратился в Арбитражный суд Москвы с иском к ОСК о выплате неустойки в 667 млн руб. за срыв сроков сдачи дизельного ледокола ЛК-25 "Виктор Черномырдин". А срывом сроков строительства ледокола "Арктика", который должен был спущен ОСК на воду в 2017 году, заинтересовался СКР и в итоге появилось уголовное дело о хищении бюджетных средств, выделенных на его строительство.

Но нет, яблочко от яблоньки, как говорится, недалеко ушло – на "Звезде" тоже сроки сдачи судов заказчику не очень-то соблюдают. Так, в 2016 году на Международной конференции по судостроению и разработке высокотехнологичного оборудования для освоения Арктики и континентального шельфа заместитель генерального директора "Газпром флот" Александр Тархов рассказывал, что у компании есть негативный опыт сотрудничества с ДЦСС. Компания

была генподрядчиком строительства для "Газпром флота" судна-снабженца "Иван Сидоренко" на Амурском судостроительном заводе (входящем в ДЦСС), но, по словам Тархова самоустранилась и проект передали ОСК. То есть, получается, что ОСК, к которой много претензий по срыву сроков строительства, оказалась более надежным партнером, чем ДЦСС.

К слову, тогда же Тархов заявил, что "Газпром флот" вынужден работать с ДЦСС из-за соответствующего правительственного решения. Так что нынешнее требование обязать крупнейших заказчиков заключать долгосрочные контракты именно со "Звездой" не новое.

Конечно, можно было бы предположить, что никакого конфликта на самом деле нет – ОСК вполне может получить свою выгоду как акционер от того, что ДЦСС получит крупные заказы. Но некоторое время назад появилась информация о том, что ОСК может потерять блокирующий пакет акций в суперверфи "Звезда". И достанется он, скорее всего консорциуму, который строит верфь, а это "Роснефть", "Роснефтегаз" и "Газпромбанк".

Так что "дочка" вскоре не только может уйти от "матери", но еще и забрать с собой лакомый кусок доходов.

Верфь строится – деньги летят

Не избежала "Звезда" и еще одного неприятного материнского "заболевания" – коррупционных скандалов, которыми сопровождается строительство суперверфи. Так, что в 2012 году директор предприятия Юрий Шульган был приговорен за хищение 29 млн рублей к трем годам условно и штрафу в 550 тысяч рублей. Сменивший его Андрей Рассомахин также одно время подвергался уголовному преследованию. Еще один руководитель "Звезды" Владимир Аверин уволился после пожара на АПЛ "Томск" в сентябре 2013 года. В начале 2014 года по фактам мошенничества на "Звезде" было возбуждено семь уголовных дел, сумма выявленного ущерба составила порядка миллиарда рублей.

Вроде бы с приходом на завод новых владельцев, ситуация должна была стабилизироваться, но уже в этом году в СМИ появилась информация о том, что генеральный директор ДЦСС Юрий Фильченков сообщил вице-президенту "Роснефти" Андрею Шишкину, курирующему ход строительства, что на предприятии сложилась тяжелая ситуация и есть вероятность того, что в намеченные сроки подрядчики не уложатся.

После этого "Звезда" разорвала три контракта с одним из своих крупнейших подрядчиков – ООО "Комплексные энергетические решения" (КЭР) на более 13,4 млрд руб. Ранее были также разорваны соглашения с КЭР на сумму в 4,1 млрд руб. Кроме того верфь потребовала от КЭР неиспользованные авансы в 2,1 млрд руб.

А глава "Роснефти" Игорь Сечин еще в марте во время визита на стройку заявил, что инвестиции в "Звезду" обойдутся консорциуму "Современные технологии судостроения" (СТС), который образовали "Роснефть", Газпромбанк и "Роснефтегаз" в 200 млрд руб., хотя ранее называлась цифра в 145,5 млрд.

С Сечиным каши не сварить?

Такое впечатление, что новости о том, что суперверфи требуется что-то еще, появляются с такой же последовательностью, с какой предприимчивый солдат из сказки вытягивал из хозяев, пустивших его на постой, ингредиенты для своей каши из топора.

Так, например, задолго до окончания строительства, Игорь Сечин пожаловался президенту на нехватку сырья тоже еще не построенного металлургического завода, который будет

производить судовую сталь для "Звезды". Какого такого завода, спросите вы?

А того самого, который будет возведен рядом с суперверфью, для чего Сечин в партнерстве с Искандером Махмудовым, владельцем Уральской горно-металлургической компании (УГМК), создали уже "Восточную горно-металлургическую компанию" (ВГМК).

По замыслу Сечина и Махмудова ВГМК будет обеспечивать верфь толстолистовым прокатом, которого, к слову, в стране и так завались. Тот же УГМК, например, его производит в достаточном количестве.

Тем не менее, завод решено строить. По оценкам аналитиков это потребует сотни миллионов долларов, а вместе с производством стали – более миллиарда. Гораздо более удобным вариантом была бы закупка листа с уже имеющихся производств, настаивают эксперты и утверждают, что проект будет рентабелен, если сталь будет стоить 700–800 долларов за 1 тонну. Но такое произойдет, если китайцы сократят свое производство. А как же они ее сократят, если первые 3–4 года ВГМК намерено закупать толстый лист для нужд "Звезды" в том числе в Китае?

Получается, что рядом с не очень пока нужной верфью вскоре вырастет тоже непонятно зачем построенный металлургический завод и на все это будут потрачены огромные деньги, причем, не факт, что все они уйдут по прямому назначению. Вот ведь нет пока объяснения, почему инвестиции в строительство верфи вдруг выросли на 50 млрд. Даже если учесть выявленные на строительстве хищения, суммы, что называются "не бьются".

Кстати, вскоре может выясниться, что "Звезде" не только металла и заказов не хватает, но и рабочих рук. Недавно местные эксперты рынка труда на краевой конференции обсуждали проблему монополизации рынка судостроения, возникшую с появлением ДЦСС. Новая суперверфь уже привела к ряду банкротств малых и средних специализированных предприятий, занимавшихся судоремонтом. В итоге отечественные судовладельцы предпочитают ремонтировать свои суда в Китае и Корее. По данным из открытых источников только на одном судоремонтном комплексе в Даляне в год проходит докование более 100 российских рыбопромысловых судов и 40 судов торгового флота. В итоге Приморье теряет более 1 млрд руб., которые могло бы получить от судоремонтных работ.

Как следствие, профессия судоремонтника и судостроителя оказалась невостребованной, новые кадры в регионе перестали готовить, а старые просто уезжают туда, где их навыки востребованы.

Может так случится, что когда верфь будет, наконец, построена, ее придется не только торжественно открыть, но и – уже, видимо, без всякой помпы закрыть, как совершенно ненужную. Ведь корабли, которая она собиралась строить, вполне можно сделать и на уже существующих предприятиях. Конечно, можно ссылаться на то, что "Звезда" нужна была для развития региона, но если люди, пока она будет строиться, разбегутся, то и жэта ее цель окажется недостижимой. Разве что китайцев пригласить на работу, чтобы хоть как-то оправдать бюджетные траты?

Возникает вопрос, а зачем вообще Игорю Сечину так нужен этот проект, если от него одни проблемы бюджету? Но тут злые языки иронизируют, что проблемы эти, возможно, как раз от господина Сечина и происходят. Уж очень умело он заварил эту судостроительную "кашу из топора".

Автор

Петр Рожнов

Автор фотографии

Александр Коряков

Источник

http://www.moscow-post.su/economics/igor_sechin_zavaril_kashu_iz_topora27319/

Source URL: <http://vspro.info/article/igor-secin-zavaril-kasu-iz-topora>