

Опубликовано 11 декабря, 2018 - 13:42

Почему компания заказывает газовозы не в России, а в Южной Корее?



В правительственных ведомствах обсуждается законопроект, который должен обязать компании перевозить по Северному морскому пути (СМП) углеводороды с российских месторождений на судах российского же производства. Казалось бы, абсолютно логичное решение, полностью соответствующее международной законодательной практике и единственно возможный путь для государства, заинтересованного в возрождении отечественного судостроения, создании конкурентоспособной отрасли. Государства, которое не может позволить себе отказаться от концепции экономики развития, как это делают страны с колониальным сознанием. Но законодательная инициатива столкнулась с мощным лобби, которое пытается воспользоваться правом Комиссии по импортозамещению в редких случаях предоставлять возможность привлечения судов иностранного производства и получить для некоторых компаний отсрочку в 20 лет. Это позволит им и дальше субсидировать верфи в других государствах вместо того чтобы поддержать развитие отечественного судостроения.

В первую очередь, конечно, речь идёт о НОВАТЭКе, который реализует первый в России масштабный СПГ-проект и нуждается в мощных газовозах для транспортировки сжиженного природного газа по Северному морскому пути. Компания очень хорошо считает деньги и, что характерно, до настоящего времени фактически вкладывалась в экономику Южной Кореи, предоставив ей возможность зарабатывать на строительстве современных судов. Понятно - бизнес есть бизнес. Только вот к импортозамещению в экстремальных санкционных условиях, на чём настаивает президент РФ, это не имеет никакого отношения.

Главное, как говорится, «не то, что Америка может сделать для тебя, а то, что ты можешь сделать для Америки» - в нашем случае: для российского бюджета.

Та же американская практика, к примеру, предусматривает, что суда, перевозящие углеводороды с месторождений на Аляске, должны быть американского производства. И это - закон, который не оспаривается. Заметим, что производство современного танкера типа «Афрамекс» в Америке в три раза дороже, чем в России, не говоря уже о Корее или Китае. И это никого не смущает. В Японии 90% флота строятся на национальных верфях, хотя стоимость строительства на 25-30% дороже, чем в соседней Корее. Корейское правительство открыто субсидирует свои верфи, в том числе и убыточные, выслушивает нотации ВТО о создании неконкурентной среды, но не обращает на них внимания. Ведь поддержка судостроения - краеугольный камень национальной промышленной политики. Да и может ли быть иначе, если вы хотите строить развитую экономику? Не случайно 88% населения РФ, согласно опросам ВЦИОМ, считает необходимым размещать заказы на строительство современных судов исключительно на национальных верфях.

Президент России уже не раз призывал создать для этого нормативную базу и обращался к ключевым энергетическим компаниям с требованием загрузить мощности судоверфи «Звезда», которая создается по его поручению на Дальнем Востоке и позволяет строить крупнотоннажные суда, ледоколы и сложную морскую технику, рассчитанную на работу в арктических условиях.

НОВАТЭК вроде бы начал переговоры о размещении заказов на «Звезде», но, по словам источников в отрасли, ставит российским производителям совершенно «драконовские» условия: строительство газозовов, фактически, должно быть выполнено за два года, при том, что обычный цикл судостроительства предусматривает от четырёх до пяти или даже семи лет и это стандартный цикл. Так, заказ НОВАТЭКа на корейской верфи выполнялся 6 лет, а КНР строила свой первый газозов вообще 11 лет, с 1997 по 2008 годы – от начала разработки проектной документации до спуска судна на воду, несмотря на крупные госсубсидии. Подчеркнем, что с 2012 года НОВАТЭК потратил на корейских верфях порядка 6 млрд долл., в том числе построил 15 газозовов ледового класса Arc7.

Компания должна зарабатывать и это бесспорно: акционеры не поймут, если она будет убыточной, но не стоит забывать, что НОВАТЭК активно использует госсредства для своего развития и речь идёт об очень крупных суммах. Дескать, санкционные времена требуют чрезвычайных мер. И государство должно войти в положение частной компании.

В итоге государственный бюджет не получает никаких дивидендов и объясняется это тем, что НОВАТЭК – компания частная и так как у нас – рыночные отношения, они, так сказать, диктуют. Получается какой-то замкнутый круг, причём, выгодный почему-то лишь акционерам НОВАТЭКа.

Да, конечно, проект «Ямал СПГ», который реализует эта компания, является крайне важным для имиджа России. Это – первый масштабный СПГ-проект, позволяющий ей продемонстрировать свои амбиции в мировой энергетике. Он, очевидно, окажет влияние на динамику роста европейской экономики, позволит китайским и корейским верфям получить бесценный опыт в проектировании модулей для завода и газозовов, обеспечивающих перевозки по Северному пути. Но тут возникает сакраментальный вопрос: какую выгоду от реализации проекта получит российский бюджет?

Всего в рамках проекта «Ямал СПГ» запланированы три технологические линии мощностью 5,5 млн тонн каждая и одна дополнительная почти на 1 миллион. Менее чем через год с того момента, как проект был запущен, НОВАТЭК отработал об отгрузке 100-й партии. СПГ реализуется, в основном, на премиальном рынке АТР, однако в бюджет России не поступает ни копейки.

Дело в том, что пошлина на экспорт СПГ НОВАТЭКа была обнулена еще в 2012 году. Кроме того, НОВАТЭКу под проект на Ямале правительство РФ установило нулевые ставки не только на экспорт газа, но и на конденсат, а также обнулило НДС на добываемые углеводороды. Таким образом, компания работает в «тепличных условиях».

Стоимость проекта составляет 27 млрд долл. В рамках привлечения проектного финансирования НОВАТЭК, в том числе, получил средства Фонда национального благосостояния (150 млрд руб.), которые необходимо будет погасить только в 2030 году. Кроме того, государство безвозмездно выделило порядка 70 млрд руб. на инфраструктуру проекта, прежде всего, строительство порта Сабетта. При этом глава НОВАТЭКа Леонид Михельсон убежден, что правительство РФ и в дальнейшем должно оказывать поддержку проектам компании по сжижению природного газа. И это как бы «не обсуждается».

Надо сказать, что правительство идёт навстречу этим пожеланиям и в период 2019–2024 годов дополнительно планирует направить из Фонда развития почти 104 млрд руб. на создание инфраструктуры для проекта НОВАТЭКа «Арктик СПГ-2». Так что проект будет реализован на аналогичных с «Ямал СПГ» условиях.

Интересно, что оборудование для завода и сама технология сжижения газа НОВАТЭК закупал за рубежом. Ну, это можно понять – в России действительно существуют проблемы с технологическим обеспечением процессов, и мы это не скрываем. Модули для завода строились в Китае, там же – на китайской верфи проектировались и суда ледового класса для их доставки. Строительство завода также осуществлялось зарубежной инжиниринговой компанией.

Подведем итог: проект «Ямал-СПГ» реализуется в сверхльготных условиях: ни добыча углеводородов, ни их перевозка не облагаются налогами. Ледокольное сопровождение газозовов по Севморпути – тоже бесплатно. На реализацию проекта выделено почти четверть триллиона госсредств. И только одно требование к компании со стороны государства: обеспечить заказами российских судостроителей.

Как уже отмечалось, для поддержки отечественного судостроения разрабатываются законодательные меры, вводящие запрет на перевозку углеводородов по СМП на судах иностранного производства. Однако все чаще слышатся разговоры о том, что правительство может сделать для отдельных проектов исключение. И не приходится гадать, о каких именно проектах идет речь.

По данным ряда источников в правительственных ведомствах, уже готовится распоряжение правительства РФ о возможности использования 28 судов под иностранным флагом для перевозки сжиженного природного газа в рамках проектов НОВАТЭКа «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ 2». Таким образом, устанавливаются исключения из норм Кодекса торгового мореплавания, вступающих в силу 30 декабря 2018 года. Для НОВАТЭКа в очередной раз создаются дополнительные, весьма комфортные условия.

Проекты компании финансируются из Фонда национального благосостояния. Вопрос только: зачем существует этот фонд, если благосостояние утекает в другие государства? Корейские верфи, которые реализуют сейчас заказы НОВАТЭКа, находились, напомним, в предбанкротном состоянии и заказ российской компании фактически спас их. Совершенно непонятно, почему НОВАТЭК предпочитает спасать зарубежные верфи, когда российская экономика переживает сложный период санкционного воздействия, а в большинстве уважающих себя государств компании закупают продукцию, произведенную на национальных верфях, даже если цена на нее на порядок выше рынка.

Автор

Алексей Мухин

Автор фотографии

uralpolit\_ru

Источник

[http://www.ng.ru/economics/2018-12-11/100\\_novatek1112.html](http://www.ng.ru/economics/2018-12-11/100_novatek1112.html)

---

**Source URL:** <http://vspro.info/article/v-chyu-polzu-schitaet-dengi-novatek>