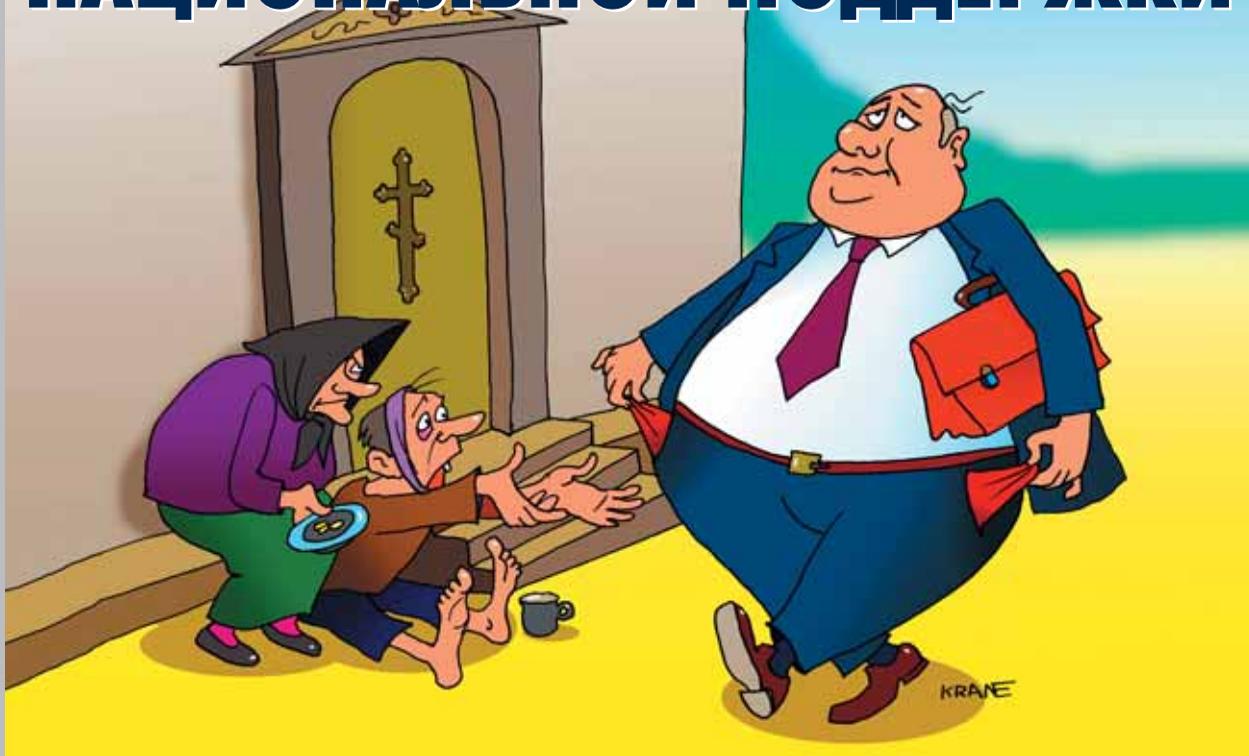


ОСОБЕННОСТИ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПОДДЕРЖКИ

Аналитическая служба
«Нефтегазовой Вертикали»



Газпромбанк, а потом и ВТБ взяли немалые кредиты у Эксимбанка Китая под закупку китайского же оборудования. Получив оборотные средства, теперь они это оборудование перепродадут или сдадут в лизинг и получат прибыль. С коммерческой точки зрения — профессиональное поведение профессионального игрока рынка. По мнению же Союза производителей нефтегазового оборудования (СПНГО) — возмутительный факт забвения интересов отечественного производителя.

Где правда? Не ищите, ее нет.

Есть слова, их много, нет политики поддержки. Мы аплодируем отдельному автопрому, ее получившему, как и иным избранным субъектам хозяйствования, понимая, что казна не беспредельна даже для отрасли, ее создавшей. Больше того, мы против выделения денег тому, кто их быстро прообедает.

Мы — за организационный протекционизм. За новые варианты такого инвестиционного режима, который бы позволял не просить на паперти денег, а справно платить государству причитающуюся ему долю. Нефтесервису, в частности.

Сказать, что это возможно, легко, куда труднее сделать. Но либо мы все технологично зависимое покупаем у Запада и хороним собственных сервисников — их дело бетон мешать, либо меняем правила игры на этом рынке. Назовите третий вариант...

Время идет, российское оборудование, несмотря на ограниченную кризисом патриотичность со стороны НГК, успешно вытесняется китайцами с суши и западными производителями с моря. Целевые программы под кредитование закупок российского нефтегазового обо-

рудования (по «человеческим» ставкам) внутри страны все еще отсутствуют.

Правда в том, что слишком уж золотой оказывается эта середина между западным качеством и восточной ценой. Без системного участия государства итогом станет диктат Запада или

Востока — направление можете выбрать сами.

Помочь или сэкономить?

Принято считать, что в настоящее время объемы закупок департаментами МТО российских

нефтяных компаний снижаются пропорционально сокращению объемов работ по сегментам. К примеру, если мы говорим о бурении, то это примерно 40–50%, если о КРС — 10–20% и т.д. В целом же эксперты отмечают, что объемы потребления МТР по отрасли снизились примерно на 10–15%.

Увеличились сроки оплаты заказов, авансирование поставщиков прекратилось — теперь большинство НГК платят только по факту поставки товаров и услуг. По замечаниям отдельных собеседников «Вертикали», практика долгосрочного контрактования постепенно теряет свою популярность, поскольку компаниям интереснее и выгоднее становится работать «на споте», т.е. контрактовать объемы на регулярных тендерах.

Что же до изменения номенклатуры закупок НГК в условиях кризиса, то его в целом не произошло. Изменились разве что объемы и рациональность потребления. Теперь компании пытаются обеспечить необходимые объемы минимальными затратами, зачастую изыскивая возможность использовать то, что находится прямо под рукой. Проще говоря, пускают в ход существующие складские запасы.

Проблема выживания российских производителей нефтегазового оборудования, по вполне понятным причинам, выдвинулась на передний план. Стоит отдать должное НГК — ряд компаний действительно сделали шаг в сторону отечественных поставщиков, протянув им руку помощи.

«Доля импорта в нашей компании изначально была крайне мала, и сейчас она составляет не более 10%. Все остальное — это оборудование российского производства», — рассказывает Абдулла Караев, начальник департамента МТО «Газпром нефти».

По словам представителей большого «Газпрома», в их компании предпочтение также будет отдаваться поставщикам российского оборудования, доля которого уже в первом квартале должна составить 92% (+4% к уровню 2008 года) от общего объема закупаемых МТР.

Ситуация с инвестпрограммой «Газпрома» (напомним, февральский совет директоров принял решение о ее пересмотре) дает больше оснований говорить о тщательно спланированной экономике. В частности, бытует мнение, что монополия задумалась об оптимизации портфеля заказов на оборудование и материалы только после резкого сокращения поставок газа в начале 2009 года. Закупая МТР отечественного производства, «Газпром», по оценкам экспертов, может сэкономить до 18,5 млрд рублей.

По-своему выживает на этой волне и «УрБО». Недавно было объявлено о том, что Группа «Уралмаш-ВНИИБТ» выиграла тендер «Роснефти» на поставку четырех стационарных буровых установок БУ 5000/320 БМ (Ч) грузоподъемностью 320 тонн для разведочного бурения. В целом же четыре заводские установки сейчас находятся в процессе монтажа и еще три — в производстве.

Еще на этапе торгов источник в «Роснефти» сообщал, что выбор, скорее всего, будет сделан в пользу уралмашевских станков, указывая при этом на более выгодное соотношение цены и качества российского оборудования.

Экономия с прицелом на Китай

В то же время экономия на МТО нефтяных и газовых компаний распространяется также и на импортные МТР. Не стоит забывать, что одновременно с российским повысилась конкурентоспособность и еще более дешевого оборудования — китайского.

Осенью прошлого года, когда Газпромбанк получил кредит от EXIM Bank of China под закупку китайского же оборудования, возмущению СПНГО не было предела. Беспрецедентный по тем временам случай повторился и в этом году — в марте 2009 года между ВТБ и Эксимбанком Китая состоялось подписание кредитного соглашения на \$240 млн. По условиям соглашения, ВТБ предоставит привлеченные средства своей дочерней структуре «ВТБ-Лизинг» с целью рефинансирования за-

трат на покупку 30 буровых установок китайского производства.

И снова СПНГО негодует, называя ошибочным подобное решение государственного финан-

Российское оборудование, несмотря на ограниченную кризисом патриотичность НГК, успешно вытесняется китайцами с суши и западными производителями с моря

сового института и подчеркивая, что это не только приведет к безработице на отечественных машиностроительных предприятиях, но также грозит серьезной технологической зависимостью всему

В целом объемы потребления МТР по отрасли снизились на 10–15%, заказчикам сегодня интереснее и выгоднее работать «на споте»

российскому ТЭК. Масла в огонь подливает и тот факт, что оборудование закупается вне конкурса.

Опасения представителей СПНГО понять можно — отрасль действительно подсаживается на китайскую иглу. О чем говорят, в частности, данные ФТС России, согласно которым объемы поставок бурового оборудования из Китая росли на протяжении последних двух лет (см. НГВ #15/2008 и НГВ #03/2009).

Крупнейшими поставщиками стали компании Sinopec (имеющая договоренность с «Роснефтью»), Sichuan Hong Hua (не менее 80 БУ) и RG Petro-Machinery. Остальные китайские производители в разное время поставили на рынок кто одну-две, кто пять-девять установок.

Помимо этого, идет активное и довольно успешное завоевание Китаем рынков СНГ, откуда также вытесняются образцы отечественного производства. Так, в ближайшее время в Узбекистан будут доставлены 23 буровые, в Туркмению уже поставлено не менее 11–15 установок. Еще одной жертвой китайской экспансии стал Казахстан.

Прекрасный пример поддержки родного производителя — вот бы нашему сервису да такое внимание. Но он не входит в priori-

тетей государственной политики. Была бы у нас в стране отраслевая сервисная госкорпорация, глядишь, как автопром, получила бы сотню миллиардов рублей субсидий. Не для производства «жигулей», сравнявшихся по цене с «шевроле», но системно отставших по качеству, а для инновационных НИОКР. Нет близкой к Кремлю структуры — нет помощи. Жди роста сервисной и машиностроительной безработицы...

Всем денег, конечно, не хватит, но если нефть и газ составили абсолютную основу наших валютных запасов, то, может, и про отрасль можно было бы вспомнить?

Протекция протекции рознь

Из соображений экономии вытекает и отсутствие отечественного высокотехнологичного оборудования в шельфовых проектах по причине его отсутствия. Операторы таких проектов предпочитают использовать импортное оборудование из боязни, что

других проектах, доля российского участия не превысит 25%. Очевидно, что в остальных случаях она будет еще ниже. Это серьезное упущение, которым должно немедленно озаботиться правительство. В кризисный период реализация крупнейших проектов по освоению нефтегазового шельфа должна обеспечить заказами российские компании и существенно сэкономить бюджетные ресурсы на поддержку предприятий ВПК и гражданского машиностроения», — считает президент.

Красивые и правильные, по сути, слова. Но вряд ли это применительно к шельфу. Ну, бетон, металлические конструкции, монтажно-строительные работы несложного характера... Что еще?

Слишком непосильны требования, предъявляемые операторами к производимой продукции, предполагающие наличие у поставщиков большого количества сертификатов соответствия международным стандартам качества, высокого уровня квалификации и т.д. Сейчас из отечественных производителей под эти требования мало кто подходит. А для того, чтобы набраться нужного опыта, нужна поддержка государства.

Не деньги, но воля

Не деньгами, бог с ними. Но норвежским административным решением: хотите быть поставщиками — милости просим в совместное предприятие с российской стороной (помимо льготного кредитования тех, кто еще на плаву).

А иностранцы не пойдут, скажете вы, что ж нам из-за этого шельф похоронить? Не пойдут в нынешних условиях — и правильно делают. А разве кто-то мешает нам искусственно создать такие условия, чтобы пришли? Или в России хоть кто-то знает, как по-другому решать проблему технического отставания и инноваций? У норвежцев тоже ничего не было, когда они приступали к своему шельфу.

И если нет финансовых средств и политической воли защищать собственного производителя, то государству впору это признать и не тешить иллюзиями тех, кто все

еще надеется. Не гуманно, зато честно. Считают же в антитеррористических акциях процент гибели гражданского населения. Но вряд ли такой путь является единственно возможным.

Б.Обама по-своему прав, призывая население США в кризис покупать только американское. Ему хорошо говорить, все нужное — куриные ножки и морские платформы — они могут и производят сами. Мы против мирового протекционизма, потому что не можем призвать сограждан покупать только все российское, тем более, если его нет.

И это тоже — в заботе об экспортерах — правильно, даже с учетом того, что им и так перепадает: девальвация рубля, не бог весть, но льготные кредиты, наш административный ресурс в целом.

Мы на G20 спасаем мир от финансово-экономического кризиса. И правильно гордимся этим, даже \$100 млн отдадим бедным. Те их съедят и попросят еще. Как и тот бизнес в нашей стране, который экспортным потенциалом не обладает. Прокормить его нельзя, согласны, но можно ли долго и упорно его игнорировать?

Не обращали внимания, что все самые (плохие или хорошие, не суть) инициативы идут с самого верха? В.Путин сказал..., Д.Медведев распорядился... Кто и когда заставит сильно располневший — качественно и количественно — госаппарат думать, считать, делать?

Но вот то, что вы точно знаете, так это бесславный конец любой целевой госпрограммы. И лучше нас понимаете, почему. Помимо красивых слов, в избытке там налицующих, нигде детально не прописана финансовая сторона с точным пониманием того, откуда берутся деньги и какую (этапную и конечную) эффективность от этого следует ожидать.

Кто из отечественных чиновников (в советском Госплане — бесчисленное множество) может горделиво сказать про себя: «Я довел дело до конца»? Никто. Как никто — рангом повыше — и не контролирует сначала промахи, а потом и провалы.

Тогда зачем нам армия чиновников? 

«Зачем гробить проект, искусственно закладывая в него риски российского оборудования? Ни один разумный оператор на это не пойдет»

российское может, если и есть, мягко говоря, подвести и обернуться для них дополнительными затратами в будущем.

Так, один из собеседников коротко и ясно обозначил позицию НГК по этому поводу: «Зачем гробить проект, искусственно закладывая в него риски российского

Была бы у нас в стране отраслевая сервисная госкорпорация, глядишь, как автопром, получила бы сотню миллиардов рублей субсидий

оборудования? Ни один разумный оператор на это не пойдет».

Напротив, Александр Романихин, президент СПНГО, упрекает власти, что в том же Штокмановском проекте сегодня вообще нет никаких нормативов российского участия.

«Даже в платформе, которая строится в Выборге, не говоря о