Трубников Ю.Г., к.э.н., проф.
Табоякова О.А.
E-mail: taboyakovaolga@yandex.ru

Повышение конкурентоспособности дальневосточных машиностроительных предприятий при освоении нефтегазовых ресурсов Сахалинского шельфа

В этой статье проводится сравнение действующих условий соглашений о разделе продукции по Сахалинским проектам с мировыми аналогами (на примере Норвегии). Авторами анализируются основные параметры соглашений. Долю участия российских машиностроительных предприятий в производстве техники и оборудования для Сахалинских шельфовых проектов авторы считают несопоставимой с аналогичными показателями по другим мировым проектам (на примере Норвегии). В статье классифицируются причины низкой конкурентоспособности отечественных машиностроительных предприятий. Итогом работы является предложения по изменению сложившейся ситуации.

In this article authors had compared Sakhalin production-sharing agreements with world's analogs (in terms of Norway) Authors analyzed main terms of such agreements. In authors' opinion Russian machinery enterprises' scope of participation are too insignificant as compared with worlds' analogs. In the article authors classified part of causes of low competitive abilities of Far East machine-building enterprises. The result of research is a plan to change so unprofitable situation.

В мировой практике нефтегазовые ресурсы континентального шельфа уже давно считаются основным резервом прироста запасов углеводородного сырья. Страна обладает самым крупным на планете континентальным шельфом. По оценкам специалистов ОАО «Сахалиннипинефть» перспективные и прогнозные запасы углеводородов на континентальном шельфе острова Сахалин оцениваются в 1,9 млрд. т. нефти, а запасы газа в 4,3 трлн. м^3 [2]. Освоение Сахалинских шельфовых месторождений – одних из самых перспективных - ведется иностранными компаниями по Соглашениям о разделе продукции. В настоящее время промышленная добыча нефти и газа осуществляется по проектам «Сахалин-1» и «Сахалин-2».

Российская сторона предпочла не изыскивать собственные инвестиционные резервы для освоения углеводородных ресурсов шельфа острова Сахалин. Обращение к иностранным инвесторам для освоения месторождений шельфа острова Сахалин было связано с наступившими временами перестройки советской системы народного хозяйства, переходу на рыночные отношения, а как следствие отсутствием достаточного финансирования, отсутствием технологий современного бурения и освоения ресурсов. Российская сторона обосновала передачу месторождений иностранным инвесторам получением большого

экономического эффекта в сопутствующих отраслях (инвестиции – модернизация производства - повышение конкурентоспособности – получение большого количества контрактов), в том числе и в машиностроении. Десять лет освоения месторождений выявили низкую конкурентоспособность продукции машиностроительных предприятий Дальнего Востока. Реализация соглашений о разделе продукции не способствовала повышению их конкурентоспособности, т.е. предусмотренная и обоснованная государственными чиновниками цепочка развития сопутствующих отраслей не действует. С другой стороны, в случае заключения соглашений о разделе продукции государство должно играть активную роль путем создания совместных предприятий, передачи технологии, управленческих и других ноу-хау [1с.19]. Сопутствующие вложения иностранных инвесторов в отрасли, занятые в процессе освоения и переработки добываемых нефти и газа, должны стать результатом работы государственного законодательного механизма подобных соглашений.

Целью настоящей статьи авторы видят определение причин не развития промышленных предприятий машиностроения, неполучения ими заказов на производство технических средств и подготовку предложений по изменению сложившейся ситуации.

Для достижения поставленной цели необходимо выявить ключевые моменты в условиях освоения месторождений. Определяя основные аспекты соглашений о разделе продукции, авторы выделяют следующие **основные критерии:**

1. Порядок определения компаний для предоставления лицензий на освоение месторождений;

2. Основные условия заключаемых соглашений о разделе продукции, в том числе:

- срок действия соглашений,
- порядок контроля государства за выполнением условий соглашений,
- распределением прибыли (продукции),
- определение величины налоговых поступлений,
- порядок возмещение расходов иностранных компаний операторов при освоении месторождений,
- доля участия отечественных предприятий в производстве технических средств и оборудования для освоения месторождений,
- социальные бонусы для развития территории,
- контроль за состоянием окружающей среды при добыче углеводородов,
- степень влияния на развитие экономики региона,
- условия развития научного потенциала и создания совместных предприятий.

3. Порядок расторжения соглашений о разделе продукции.

Одной из успешных стран, освоивших нефтегазовые месторождения шельфа и **развивших свой машиностроительный комплекс**, является Норвегия.

В Норвегии действует не аукционная система предоставления лицензий на освоение месторождений, а функционирует административная система, преимущество которой перед аукционной заключается в том, что в аукционной системе концессия предоставляется компании, уплатившей по конкурсу наибольшую сумму. В случае аукционного распределения лицензий отсутствует механизм последующего государственного влияния на разработку месторождений. Распределение лицензий административным путем создает равные условия для всех компаний и не позволяет сосредоточить районы по добыче в руках наиболее богатых компаний, как происходит сейчас при освоении нефтегазовых ресурсов Сахалинского шельфа.

В настоящее время в Норвегии существует два вида лицензий: лицензии на разведку нефти и газа и лицензии на осуществление промышленной добычи. Причем, не всегда лицензия на последующее освоение месторождения достается той компании, которая произвела его разведку. Все определяют условия, предлагаемые компаниями.

Одной из основных функций Министерства нефти и газа Норвегии является обеспечение участия других отраслей, в том числе машиностроения, в работе нефтегазового комплекса. «Политика «норвегизации» внутреннего рынка, проводимая любым норвежским правительством вне зависимости от их политических взглядов, заключается в том, «чтобы способствовать росту потребления внутренних товаров и услуг в качестве вспомогательных средств нефтяной промышленности».[1] Такая политика дала толчок к развитию сектора «вспомогательной» промышленности, прежде всего машиностроения, созданию новых технологий подводного бурения, строительству платформ, танкеров и трубопроводов, сейсмической разведки, и обеспечила нишу для различных средних предприятий, работающих в партнерстве с крупными нефтяными компаниями». Доля норвежских компаний в поставках оборудования для национальных нефтегазовых компаний в 1975 году составляла 28%, в 1982 г. — уже 55%, в начале 90-х гг. — 75%, в 1998 г. — 81%[2] [5 с.96].

Налоговая политика норвежского правительства направлена на то, чтобы максимально национализировать через налоги прибыль топливно-энергетического комплекса. Участники разработки континентального шельфа Норвегии выплачивают налог на доходы корпораций, специальный налог, арендную плату за разработку недр, налог на аренду района, налог на выбросы углекислого газа, в отличие от роялти и налога на прибыль.

В реальности перераспределение дохода от нефтегазовой отрасли было осуществлено следующим образом: корпорации получали примерно от 25% до 50 %, а государство от 75 % до 50 % за всё время освоения нефтегазовых ресурсов Норвегии.

В табл. 1 авторами проведено сравнение основных критериев Соглашений о разделе продукции.

---

[1] Report №25 (1973-1974) to the Sorting. См. подробнее Hasper W., Street M. Institutional economics. Social order and public policy. Berlin. 1998. P97

[2] По данным Fact Sheet 98. Norwegian Petroleum Activity. Oslo. Ministry of Petroleum and Energy. 1998. P.140

Россия и Норвегия: сравнений основных условий СРП

Таблица 1

№	Наименование критерия	Россия (проект «Сахалин-2»)	Норвегия
1	порядок определения компаний для предоставления лицензий на освоение месторождений	Аукционный	Административный
2	срок действия соглашений	До 35 лет	Постоянно пересматривается (в среднем раз в два года) на соответствие государственным требованиям
3	порядок контроля государства за выполнением условий соглашений	Не может вмешиваться, т.к. по своей сути СРП – это коммерческий контракт. Частично (по природопользованию) административный.	административный
4	распределение прибыли (продукции)	После полного возмещения расходов (не менее 12 лет с учетом постоянного увеличения сметы)	Регулируется государством. Оно получает до 75 % дохода.
5	определением величины налоговых поступлений	До 8% плюс налог на прибыль	До 75 %
6	порядок возмещение расходов иностранных компаний операторов при освоении месторождений	Продукцией	В зависимости от условий освоения месторождений. Из прибыли.
7	доля участия отечественных предприятий в производстве технических средств и оборудования для освоения месторождений	Не определена По общим расчетам менее 10% по Дальнему Востоку и не более 15% по России [8].	До 80%.
8	социальные бонусы для развития территории	Выплачиваются с последующим возмещением выплаченных сумм добытой нефтью	Выплачиваются
9	контроль за состоянием окружающей среды при добыче углеводородов	Осуществляется Росприроднадзором	Государство
10	влияние на развитие экономики региона	Минимальное.	Максимально возможное. Доля норвежских компаний в поставках оборудования для национальных нефтегазовых компаний в 1998 г. — 81%.
11	условия развития научного потенциала и создания совместных предприятий	Отсутствуют.	Создаются совместные предприятия для разработки новых технологий и техники.

12	порядок расторжения соглашений о разделе продукции	Не определен.	По решению государственных надзорных органов.

В настоящее время (сентябрь 2006 года) различные государственные органы подняли вопрос о законности экспертизы материалов «ТЭО комплексного освоения Пильтун-Астохского и Лунского лицензионных участков (2 этап проекта «Сахалин-2»). С заявлением о нарушениях природоохранного законодательства при производстве экологической экспертизы материалов технико-экономического обоснования в Генпрокуратуру обратился Олег Митволь [6]. Российские власти рассматривают проект «Сахалин-2» с точки зрения нарушения природоохранного законодательства.

По публикации журнала The Wall Street Journal, перепечатанной информационным агентством SAKH.COM [7], «В последние недели два много миллиардных энергетических проекта, которые реализуют в России компании Exxon Mobil и Royal Dutch Shell, столкнулись с беспрецедентным давлением со стороны регулирующих органов, руководители, которых все активнее говорят о том, что данные сделки не выгодны для России». По приведенному в этой статье мнению российская сторона пытается давить на иностранных участников проекта с помощью экологического несоответствия проекта с целью изменить условия соглашений о разделе продукции. К сожалению, государственные чиновники в этом случае не ставят своей целью соблюдение законности норм Федерального Закона «О соглашениях о разделе продукции» в части участия российских поставщиков продукции.

Авторы считают, что крайне важным условием повышения эффективности механизма Соглашений о разделе продукции для российской экономики является максимальное участие в проектах российских предприятий в качестве поставщиков оборудования и различных услуг и, выполнению подрядных работ. Кроме того, размещение заказов на российских предприятиях может способствовать повышению спроса на продукцию сопряженных отраслей.

Причины неосуществления этого кроются как в отсутствии системы контроля со стороны государства за выполнением договоров, соблюдением условий проведения тендеров на подрядные работы и услуги, так и в том, что иностранные компании нередко без достаточных обоснований отказываются размещать заказы на российских предприятиях, предпочитая свои структуры.

Сейчас **необходимо решить следующие основные проблемы:**

- ограничить по необходимости затраты иностранных инвесторов — операторов проектов, покрываемых добываемой продукцией;
- установить определенные условия для заключения соглашения: уровень налогообложения, определения экономических стандартов, процент роялти на уровне международных норм и т.д.;
- при заключении контрактов следует распределять объемы работ по строительству и обслуживанию технических средств между российскими и иностранными предприятиями;

- установить контроль за состоянием окружающей среды по международным стандартам в связи с проводимыми работами.

Концентрируясь на выбранной теме статьи, авторы считают, что производство конкурентоспособных на внутреннем рынке технических средств обеспечивается организацией инновационной деятельности на предприятиях океанического машиностроения и внедрением полученных результатов.

Наиболее наглядно (рис. 1) возможно представить влияние условий и особенностей на инновационную и хозяйственную деятельность производств океанического машиностроения посредством построения карты влияния [3].

В зависимости от цели построения карты необходимо выявить факторы, оказывающие наибольшее влияние на деятельность предприятий океанического машиностроения. Однако сначала определяются границы анализа. В рассматриваемом случае границы определяются как идентификация, установление всех факторов, препятствующих эффективному формированию и развитию предприятий региона при реализации конкретного проекта «Сахалин».

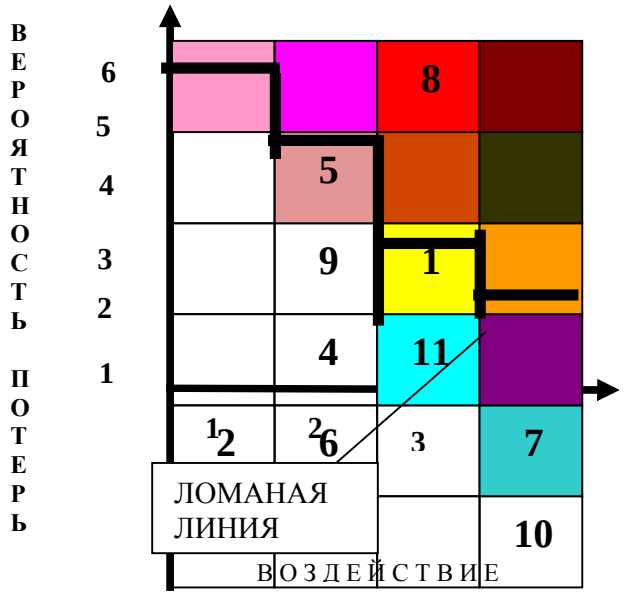

Рис. 1 Карта влияния факторов на формирование конкурентоспособного производственного комплекса океанического машиностроения Дальнего Востока

Факторы влияния:

1.Нестабильность экономической ситуации, условий инвестирования и использования прибыли,
2.Внешнеэкономические риски (ограничения на поставку, закрытие границ),
3.Ухудшение политической ситуации (смена политического курса) ,
4.Стихийные бедствия, сложные климатические условия,
5.Неправильная оценка спроса, конкурентов и цен,
6.Колебание рыночной конъюнктуры валютных рынков, инфляция,
7.Неполнота или неточность проектной документации, исходных данных при разработке и производстве продукции,
8.Производственно-технический риск (несоответствие МТБ производственной программе освоения НГР шельфа о. Сахалин),
9.Неправильное распределение полномочий и ответственности органов государственной власти при реализации проектов,
10.Изменение целей, интересов и поведения участников проектов,
11.Несоответствие каналов сбыта и требований к сбыту товара.

Ценность данной карты заключается в обобщении всех факторов, расположение их согласно степени влияния относительно критической линии, определяющей допустимость и риск в целом для отрасли. Подобные карты для каждого отдельного предприятия лучше строить индивиду-

ально, в соответствии с их текущим финансовым состоянием, его стратегической политикой, материально-технической базой.

Следующим шагом в построении карты влияния является определение всех потенциальных факторов, их идентификация и полное описание. Ключевым моментом при описании каждого фактора является объект влияния, его степень и последствия влияния на производство.

Объектом может быть предприятие, структура, связь, объемы инвестиционных вложений, получаемые заказы и т.п. Под фактором влияния понимают те особенности, которые препятствуют или могут создать препятствие и снизить эффективность реализуемой стратегии по формированию эффективно действующего производственного комплекса предприятий океанического машиностроения Дальнего Востока. При этом бывает, что с виду непохожие сценарии (описания) приводят к одинаковым для объекта последствиям. Уже на этом этапе следует понять можно ли множество незначительных факторов влияния объединить в какие-то группы и на основании чего это можно сделать.

По итогам выявления всех возможных сценариев необходимо произвести ранжирование терминов качественного «воздействия» и «вероятности». Определение воздействия и вероятности приводится в тех терминах, которые релевантны для данного анализа.

В *качественных* терминах ранги *«воздействия»* можно определить в нисходящем порядке: *катастрофический* (полностью препятствует); *критический* (частично препятствует, сильно замедляет); *существенный* (снижает получаемый результат или увеличивает издержки на достижение поставленной цели); *ограниченный* (незначительный, носящий локальный характер, не требующий больших затрат на его нейтрализацию).

Ранги «*вероятности*» возможно определить в выражении от *«почти невозможного»* до *«почти наверняка произойдет»*, установив четыре промежуточных значения.

Определение линии допустимого предела влияния — ломаная линия на карте – отделяет те факторы, которые являются в настоящее время допустимыми, от тех, которые требуют постоянного внимания, контроля и разработки механизма их нейтрализации или снижения степени влияния и вероятности осуществления. Заключительным этапом в построении карты влияния является размещение факторов на карту на основании ранга их воздействия и ранга вероятности (рис. 1).

Значимость карты состоит не в определении точного воздействия или уровня вероятности специфического фактора (группы факторов), а в расположении одного фактора относительно других и в их расположении относительно линии допустимого предела влияния. Итогом работы построения карты влияния будет разрабатываемый на предприятиях, в государственных учреждениях, финансовых структурах план мероприятий по уменьшению величины или вероятности потерь от каждого фактора.

Инновационная деятельность на предприятиях океанического машиностроения призвана свести к минимуму негативное (удорожающее) воздейст-

вие перечисленных факторов. С учетом перечисленных факторов ОАО «Амурский судостроительный завод» (АСЗ), по сути, первая компания, завоевавшая в жесткой конкурентной борьбе за тендеры на производство крупных заказов: стальное основание для платформы «Маликпак» (объемом $35 млн.) и изготовление и доставка к платформе модуля заводнения для закачки морской воды и отходов бурения в пласт (6 млн. долларов США).

Благодаря деятельной поддержке краевой администрации и вошедшего в состав акционерного общества Московского инвестиционного банка, завод сохранил свои производственные мощности и основной кадровый потенциал – высококвалифицированных специалистов и рабочих, что позволило изыскать возможности задействовать производство по заказам Сахалинских проектов [4 с. 174 – 178]. В сравнительно короткое время АСЗ удалось создать мобильное производство, быстро реагирующее на потребности рынка. Требования рынка предопределили налаживание жесткого контроля над использованием потребляемых заводом ресурсов, что позволило снизить себестоимость продукции и повысить фондоотдачу.

Проекты освоения Сахалинского шельфа могут стать, при определенных условиях, поворотным пунктом в развитии предприятий океанического машиностроения. По оценкам АСЗ, проекты потребуют строительства десяти буровых платформ для морского бурения 700 скважин, прокладки 2500 км нефтегазопроводов, строительства завода для производства сжиженного природного газа (СПГ) в п. Пригородное со специализированными газовым и нефтяным терминалами. Это уникальное предприятие в нынешних рыночных началах стремится вписаться в общий процесс производственно-хозяйственной деятельности Сахалинских проектов. Предприятие уже одержало некоторые победы над конкурентами в равной и жесткой борьбе за контракты. Следует отметить, что выбор подрядчиков осуществляется в условиях обеспечения безопасности и высокого качества работ и фиксированных платежей по контрактам. При этом высокое значение имеет точное соблюдение графика работ при конкурентных ценах. АСЗ, оценив рыночную ситуацию в секторе воспроизводства технических средств, разработало свою концепцию «встраивания» в цепочку интересов зарубежного партнера в проекте «Сахалин –2», сохранив при этом собственные интересы. Для того чтобы стать конкурентоспособным на рынке технических средств, предназначенных для освоения ресурсов океана (в частности нефтегазодобывающих платформ для Сахалинских проектов), предприятие занялось основательной модернизацией своего производства.

Навигационные возможности реки Амур не позволяют осуществлять полную сборку нефтегазодобывающих платформ. АСЗ в Советской гавани у Северного судоремонтного завода взял в аренду и оборудовал часть его территорий, на которые в будущем планирует перегонять модули из Комсомольска-на-Амуре, и осуществлять полную сборку конструкций. В дальнейшем эту часть Совгаваньского предприятия завод планирует приобрести в собственность. ОАО «Амурский судостроительный завод» это один из немногих примеров машиностроительных предприятий Дальнего Востока,

который участвует в производстве техники по проекту «Сахалин-2». Его опыт это скорее исключение, чем общая закономерность. Но он доказывает, что российские предприятия при определенных условиях вполне конкурентоспособны в производстве технических средств освоения шельфовых месторождений.

Список литературы:

1. Арбатов А.А., Конопляник А.А. Спор об СРП. – М.: Издательство «Олита» Фонд развития энергетической и инвестиционной политики и проектного финансирования (ЭНИПиПФ), 2003. – 228 с.
2. Валитов Р.А. Доклад президента ОАО «НК «Роснефть-Сахалинморнефтегаз». Международная конференция «Нефтегазовый потенциал Сахалина» 10-11 сентября 2003 г. – Южно-Сахалинск: ОАО «НК «Роснефть-Сахалинморнефтегаз», 2003.
3. Зинкевич В.А., Черкашенко В.Н. Карта рисков — эффективный инструмент управления / В.А. Зинкевич. Режим доступа: [http://www.franklin-grant.ru/ru/reviews/review7.shtml].
4. Корабли и судьбы. Амурскому судостроительному заводу – 70 лет. – Хабаровск: Издательский дом «Приамурские ведомости», 2002. – 192 с. ил.
5. Рогинский С.В. Государство и нефтегазовый комплекс: Опыт Норвегии и России. – М.: ИМЭМО РАН, 2002. – 246 с.
6. Сообщение Информационного агентства SAKH.COM ОТ 18.09.2006 Режим доступа [www.sakhalin.info/news/39246]
7. Сообщение Информационного агентства SAKH.COM ОТ 17.09.2006 Режим доступа [www.sakhalin.info/news/39220]
8. Хейфец М. «Время морских свершений» Режим доступа [http://resource.tvzvezda.ru/?id=133945]