**Глава "Совкомфлота":** России необходимо наращивать свой флот для экспорта нефти и газа

Игорь Тонковидов — о состоянии отечественного флота, путях его развития и о невозможности функционирования подводного газовоза

**Санкции и ценовой потолок переформатировали мировую торговлю нефтью, изменились как направления, так и протяженность маршрутов перевозок. О влиянии событий 2022 года на экспортные поставки углеводородов, необходимости государственной поддержки и развитии крупнотоннажного флота в России в интервью ТАСС рассказал гендиректор "Совкомфлота" Игорь Тонковидов в ходе международной конференции "Нева-2023".**

**—** **Игорь Васильевич, недавно "Совкомфлот" отметил свой полувековой юбилей. Премьер-министр РФ Михаил Мишустин в поздравлении упомянул, что компания задействована в арктическом проекте "Приразломное". Какие задачи стоят перед компанией в проекте?**

— Да, действительно. Недавно "Совкомфлот" отметил 50 лет исторического решения Алексея Николаевича Косыгина, которое дало стране возможность использовать коммерческие подходы для пополнения морского торгового флота. Именно это стало точкой отсчета истории "Совкомфлота". Что касается "Приразломного" — задачи стоят прежние: обеспечивать стабильную и безопасную перевозку нефти в крайне сложных арктических условиях. "Совкомфлот" обслуживает три нефтяных проекта, которые реализуются в российской Арктике: "Приразломное", "Варандей" и "Новый порт". С момента старта проектов флот компании перевез 142 млн т нефти, в том числе 13,5 млн т нефти за 2022 год. Дополнительно к этому мы отвечаем за обеспечение самой платформы "Приразломная", этим занимается специализированное судно "СКФ Сахалин".

**—** **Сколько составят перевозки нефти в рамках арктических проектов в 2024 году?**

— Проектная добыча стабильна, поэтому существенных отклонений от названных объемов мы не ожидаем.

**—** **Осенью прошлого года Exxon вышел из проекта "Сахалин-1". Осуществляет ли сейчас "Совкомфлот" перевозки нефти в рамках "Сахалина-1" и в каком объеме?**

— Иностранные операторы проектов "Сахалин-1" и "Сахалин-2" свои проекты покинули. Мы наладили эффективное взаимодействие с новыми операторами и уверенно обеспечиваем безопасную транспортировку производимой на обоих этих проектах нефти в полном объеме.

**—** **Какие планы по транзитным перевозкам нефти танкерами по Северному морскому пути есть у компании?**

— Планы по перевозкам нефти в акватории Севморпути формируются грузовладельцами — нефтегазовыми компаниями — исходя из их торговых программ. Но могу сказать, что "Совкомфлот" готов полностью обеспечить необходимыми судами весь объем транзитных грузов, который российские нефтегазовые компании запланируют к перевозке по Севморпути, будь то газ, нефтепродукты или нефть.

**—** **Есть ли понимание, сколько танкеров и каких объемов пройдет по маршруту в этом году?**

— В этом году у нас запланировано 20 транзитных рейсов по Севморпути, это порядка 2 млн т грузов. Из этих рейсов 16 уже завершились, четыре завершатся в самое ближайшее время.

**—** **Сколько танкеров для перевозки нефти сейчас у вас во флоте, хватает ли их, планируете ли наращивать этот сегмент?**

— Флот компании насчитывает около 100 крупнотоннажных танкеров, которые занимаются транспортировкой российских экспортных грузов. Вследствие переформатирования мировой торговли нефти изменились как направления, так и протяженность маршрутов перевозок нефти. Это оказывает дополнительное влияние на российский рынок, где работает ограниченное количество судов. В свою очередь это определяет премиальные ставки на перевозки нефти из российских портов. Полагаю, что такая тенденция сохранится в ближайший год или даже несколько лет.

**—** **Как повлияла ситуация с ценовым потолком на нефть, изменение мирового рынка нефти и санкции на перевозки нефти и деятельность компании в целом?**

— Все видели трудности, которые возникли у российских экспортеров с морской транспортировкой их грузов. Мы изо всех сил старались подставлять экспортерам плечо. К сожалению, российский экспорт нефти и газа по-прежнему сильно зависит от иностранного флота — прежде всего из недружественных государств. Возникает вопрос, насколько для России приоритетна стабильность таких перевозок. На наш взгляд, эта ситуация должна сильнее подстегивать нашу страну к развитию собственного флота, чтобы повысить устойчивость внешней торговли. Причем речь идет не только о перевозках углеводородов, но и других грузов тоже.

**—** **Какие шаги вы видите для этого?**

— Безусловно, развитию отечественного флота и наращиванию его численности значительно помог бы законодательный акт, который свяжет интересы грузовладельцев и судовладельцев. Это обеспечит отечественному флоту и конкурентоспособность, и право приоритетного доступа к грузам в российских портах. Сейчас ситуация по-прежнему остается парадоксальной: в портах нашей страны отечественный флот не просто конкурирует с зарубежными, а зачастую поставлен в неравные условия по сравнению с ними, к сожалению. В связи с этим, полагаю, со стороны государства должны быть приняты регуляторные меры, которые бы отражали ценности и приоритеты страны.

**—** **По вашим оценкам, какую долю российских нефти и газа сейчас перевозит "Совкомфлот"?**

— По нашей оценке, на протяжении последних нескольких лет доля "Совкомфлота" на этом рынке составляет около 12%. С учетом имеющихся инвестиционных планов рассчитываем эту долю увеличивать.

**—** **Спрос на танкеры в мире растет до рекордов, равно как и цены на них. Как вы оцениваете сейчас ситуацию с нехваткой таких судов в мире?**

— Перестройка маршрутов нефтяной торговли вызвала дефицит танкеров, мгновенно его восполнить невозможно. Ожидаем, что в среднесрочной перспективе этот дефицит сохранится. Со своей стороны "Совкомфлот" продолжает реализовывать заявленную программу строительства танкеров на верфи "Звезда". Помимо этого, изучаем дополнительные возможности приобретения судов с учетом нужд российской внешней торговли.

**—** **Каким образом получится избежать дефицита хотя бы в ближайшее время?**— Единственный способ избежать дефицита — самостоятельно производить суда в должном количестве либо покупать их там, где это можно сделать.

**—** **Во сколько вы оцениваете общую потребность флота компании до 2025 года?**

— В рамках уже сформированной судостроительной программы до 2025 года планируем получить серию арктических газовозов, заказанных на судостроительном комплексе "Звезда" для проекта "Арктик СПГ-2". Дополнительно к ним планируем получить со "Звезды" три танкера-продуктовоза типоразмера MR, дедвейтом около 50 тыс. т. До конца 2023 года наш флот также пополнит один танкер типоразмера "Афрамакс" с двигателем на сжиженном природном газе. В дальнейшем мы нацелены на продолжение работы по обновлению и пополнению танкерного флота.

**—** **Какой объем инвестпрограммы на 2024 год ожидаете?**

— Объем нашей инвестпрограммы достаточно стабилен. В среднем ежегодно он оценивается в $500–600 млн.

**—** **Как сейчас идет работа по созданию российского газовоза ледового класса? Когда он может появиться?**

— Мы активно сотрудничаем с судоверфью "Звезда", где строится серия таких газовозов. Коллеги-судостроители столкнулись с определенными проблемами, в том числе работают над заменой некоторых комплектующих на российские аналоги и над проектированием собственного дизайна новых судов, но эта работа только начата. Будем следить за их прогрессом.

**—** **В рамках выставки "Нева-2023" ОСК представила концепцию подводного газовоза. Насколько вы считает эту идею реализуемой?**

— Такие идеи впервые появились, наверное, около 60 лет назад: сперва был подводный танкер, теперь подводный газовоз. Какой бы концептуально привлекательной ни казалась эта идея, она нереализуема. Ведь речь идет о массовых крупнотоннажных перевозках, и построить подводную лодку грузоподъемностью около 100 тыс. т будет крайне затратно. Кроме того, ни один терминал в мире эту подводную лодку, к сожалению, не примет. Поэтому, скорее всего, такое судно останется музейным экспонатом в том месте, где его построят.

**—** **"Совкомфлот" —** **одна из первых компаний, которая начала выпускать замещающие облигации. Планируете ли еще размещать дополнительные бонды подобного рода?**

— Да, мы были одним из пионеров на рынке замещающих облигаций и к настоящему моменту заместили порядка 90% всех выпущенных долговых бумаг, выполнив свои обязательства перед нашими инвесторами, кредиторами и партнерами. В иностранных депозитариях до сих пор остаются наши евробонды примерно на $100 млн, мы держим открытой оферту к замещению бумаг со сроком погашения в 2028 году.

**—** **Кроме того, компания выпустила облигации в юанях. Планируете еще размещаться в этой валюте?**

— Да, действительно, в марте 2023 года мы разместили бумаги, номинированные в юанях. Это вызвало живой отклик и интерес на российском рынке финансирования. Нам удалось добиться неплохих условий, и капитал, который мы привлекли, был направлен на рефинансирование долга. Потребность в дополнительных выпусках новых бондов будет зависеть от инвестпрограммы на 2025–2030 годы.

**—** **В августе президент РФ принял закон о налоге на сверхприбыль для крупных компаний. Планируете ли выплатить его до конца года?**

— "Совкомфлот" исправно выполнит требования закона и выплатит налог до конца года. Сумму выплаты мы пока не раскрываем.

**—** **Какую прибыль компания ожидает по итогам года?**

— Динамика наших финансовых показателей остается позитивной. Ожидаем, что работа компании по заключению долгосрочных контрактов позволит эту динамику во втором полугодии сохранить и прибыль компании во втором полугодии будет примерно соответствовать прибыли первого полугодия в рублевом эквиваленте (около 18 рублей на акцию). В среднесрочной перспективе мы ожидаем достаточно высоких финансовых результатов благодаря заключению ряда среднесрочных контрактов, которые обеспечат предсказуемый объем премиальной выручки.