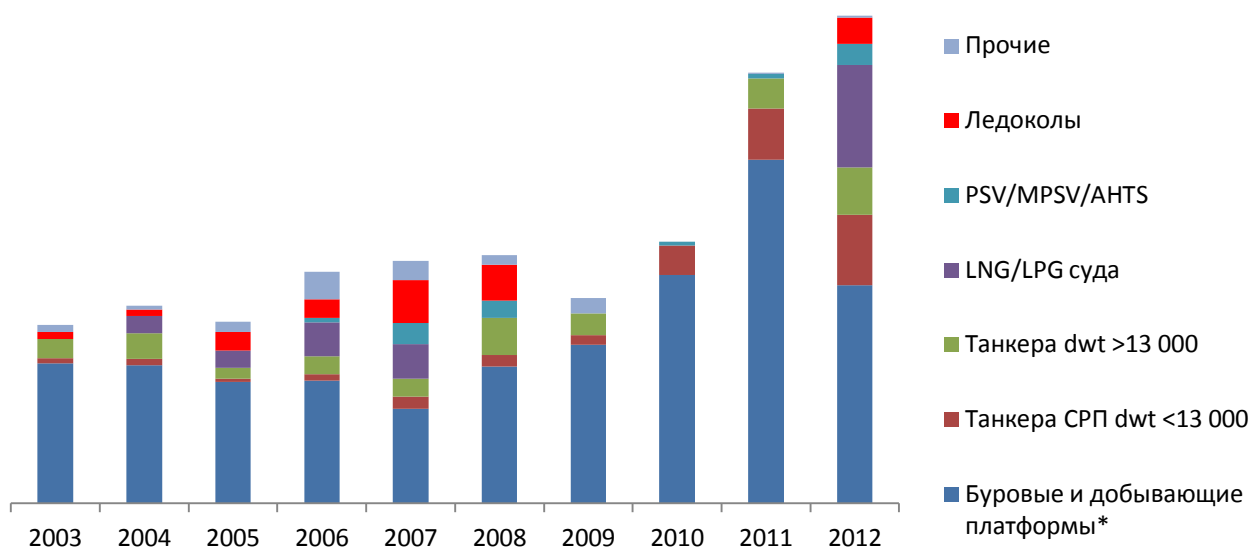


1 Анализ рынка нефтегазового судостроения стран бывшего СССР

1.1 Динамика и структура рынка строительства нефтегазового флота в 2003-2012 гг.

В период 2003-2012 гг. рынок нефтегазового судостроения в рассматриваемых регионах рос в среднем на XX% в год и составил XX млрд. долл. против XX млрд. долл. в 2003 году.

График 1-1. Рынок нефтегазового судостроения стран бывшего СССР, 2003-2012, млн. долл.



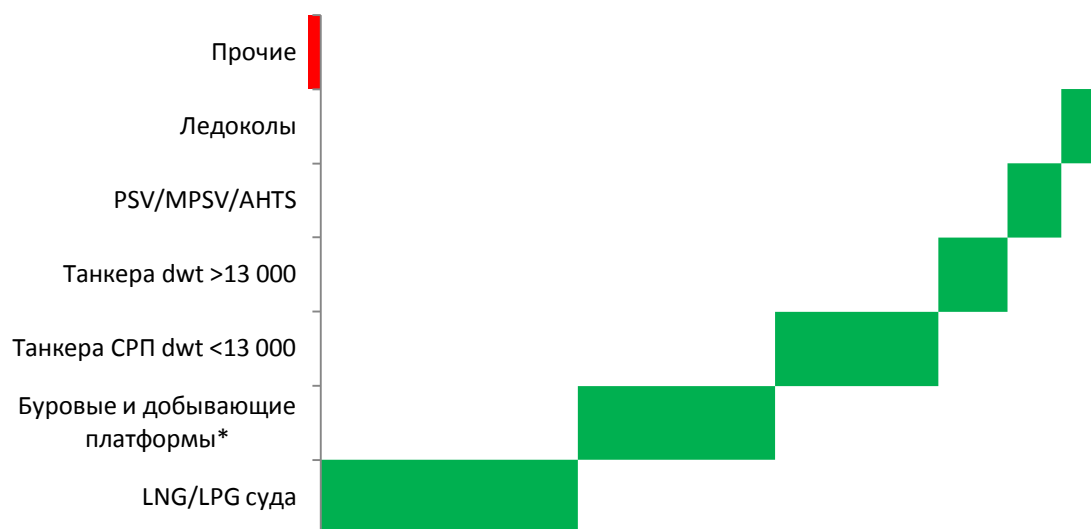
*включая мелкосидящие буровые баржи

Источник: анализ RPI

Основной вклад в прирост рынка в рассматриваемый период внесли следующие сегменты:

- LNG/LPG суда – XX%;
- Буровые и добывающие платформы – XX%;
- Танкеры СПД дедвейтом меньше 13 000 тонн – XX%;
- Танкеры дедвейтом больше 13 000 тонн – XX%.

График 1-2. Вклад основных сегментов нефтегазового судостроения в общий рост рынка, 2003-2012 гг.,%

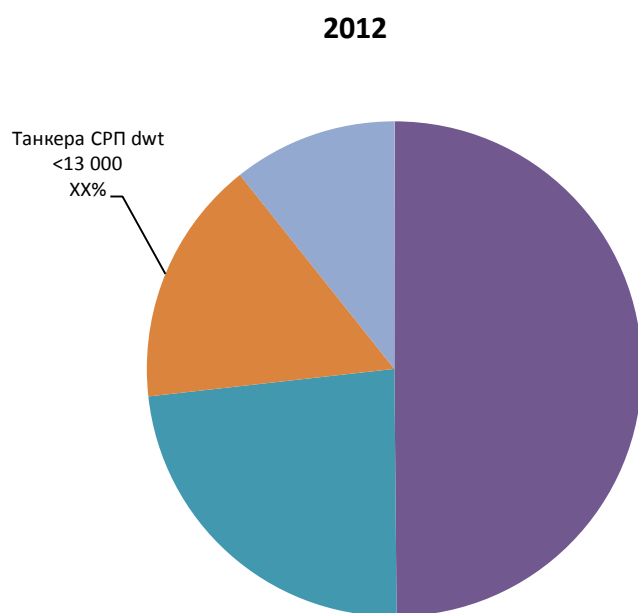


Источник: анализ RPI

В 2012 году структура рынка рассматриваемых регионов выглядела следующим образом:

- XX% пришлось на буровые и добывающие платформы.
- XX% - на LNG/LPG суда.
- XX% - на танкера СПП дедвейтом меньше 13 000 тонн.
- XX% - на танкера дедвейтом больше 13 000 тонн.

График 1-3. Доля основных сегментов в общем объеме рассматриваемого рынка, %

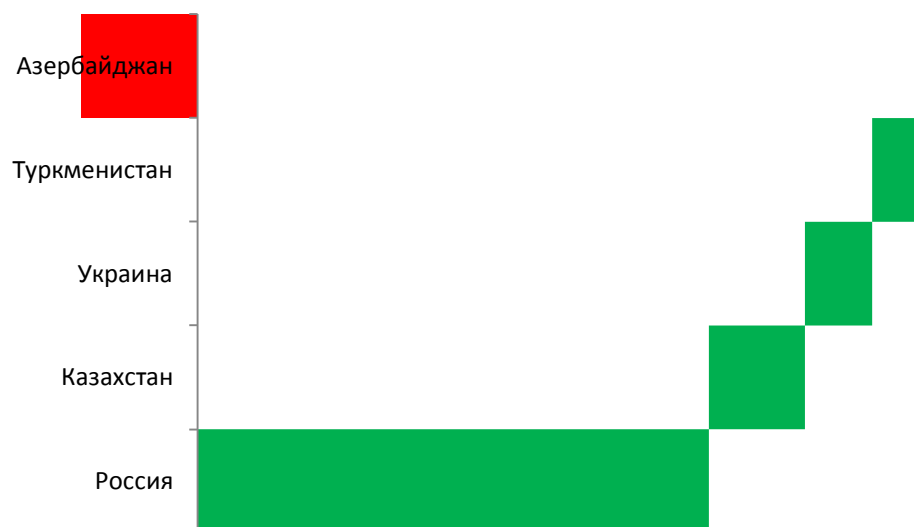


Источник: анализ RPI

Вклад основных рынков в общий рост составил:

- Россия – 84%;
- Казахстан – 16%;
- Украина – 11%;
- Азербайджан внес отрицательный вклад -19% в общую динамику рынка.

График 1-4. Вклад каждой страны, рассматриваемого рынка, в общий рост, 2003-2012 гг.,%



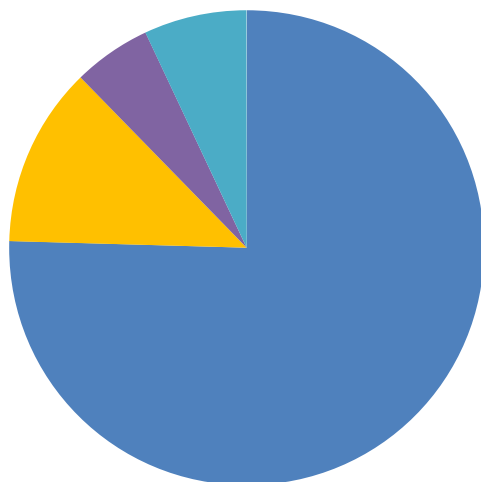
Источник: анализ RPI

В 2012 году на долю каждой из рассматриваемых стран приходились следующие объемы:

- Россия – XX% общих объемов рассматриваемого рынка;
- Казахстан – XX%;
- Украина – XX%;
- Туркменистан – XX%.

График 1-5. Доля отдельных стран в общем объеме рынка, 2012 г.,%

2012

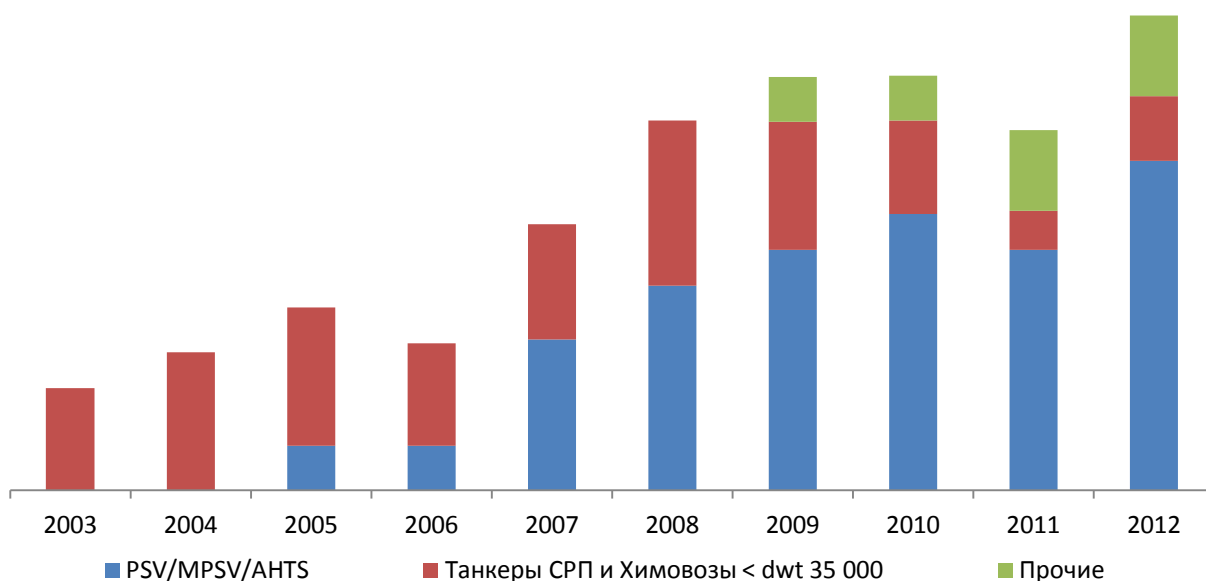


Источник: анализ RPI

Надо отметить, что в объем региональных рынков не были включены суда, строящиеся для внешних рынков на верфях России и стран СНГ. При этом объем строительства для этих рынков в 2012 году составил XX млн. долл. В основном это корпусное и насыщенное строительство судов-PSV для верфей Норвегии, Нидерландов и Швеции, а также танкеры и химовозы дедевейтом менее 35 000 тонн.

При этом объем строительства для внешних рынков росли с большей динамикой (+XX%) по сравнению с объемами строительства для рынков России и стран СНГ.

График 1-6. Объемы заказов, размещенные на верфях России и стран бывшего СССР внешними заказчиками (верфи Норвегии, Нидерландов и Швеции), 2003-2012 гг.,%



Источник: анализ RPI

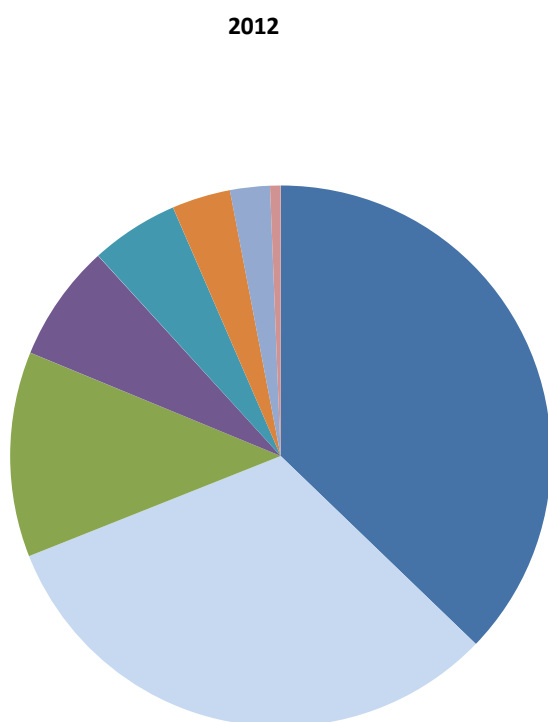
Основной вклад в общий прирост объемов для внешних рынков внес сегмент корпусного и насыщенного строительства судов-снабженцев буровых платформ – более XX% роста. В противоположность рынкам России и стран СНГ, где этот сегмент обеспечил только XX% роста.

1.2 Анализ основных подрядчиков

В 2012 году основную долю на рынке нефтегазового судостроения, рассматриваемого региона, занимали верфи следующих стран:

- Корейские верфи – XX%;
- Российские верфи – XX%;
- Казахские верфи – XX%;
- Прибалтийские верфи – XX%.

График 1-7. Доля верфей по страновой принадлежности в строительстве для рынка России и стран бывшего СССР, 2012,%



Источник: данные компаний

При этом основные объемы заказов для рынков России и стран СНГ были распределены по следующим верфям:

- STX Offshore & Shipbuilding, Ltd. XX%;
- ЕРСАЙ Каспиан Контрактор XX%;
- DSME XX%;

- Rigas Kugu Buvetava XX%;
- АСПО XX%.

Таблица 1-1. Основные подрядчики на рынке нефтегазового флота стран бывшего СССР, 2012

Судостроительные компании	Объем заказов, млн. долл.	Доля в общем объеме, %
STX Offshore & Shipbuilding, Ltd.		
ЕРСАЙ Каспиан Контрактор		
DSME		
Rigas Kugu Buvetava		
АСПО		
Красные Баррикады		
Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd		
Arctech Helsinki Shipyard		
СЗ Красное Сормово		
Выборгский СЗ		
Bohai Shipbuilding Heavy Industry Co., Ltd.		
ЗАО «Завод Морских Конструкций «Восточный»		
Окская СВ		
Бешикташ		
Зеленодольский СЗ		
Верфь братьев Нобель		
Севмаш		
Амурский СЗ		
СЗ ЛОТОС		
Херсонский ССЗ		
Балтийский завод-Судостроение		
СВ Дон-Кассенс Аксай		
ВСЕГО		

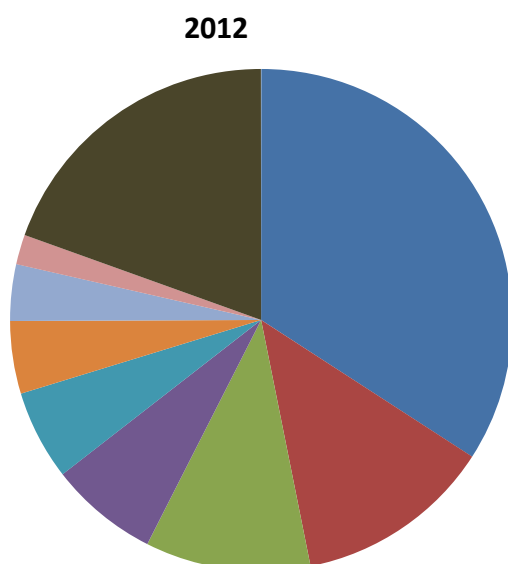
Источник: анализ RPI

1.1 Анализ основных заказчиков

В 2012 году основные объемы на рынке нефтегазового судостроения России и стран СНГ были распределены между следующими заказчиками:

- Совкомфлот – XX%;
- Exxon Mobil – XX%;
- ЛУКОЙЛ – XX%;
- Черноморнефтегаз – XX%;
- В.Ф.Танкер – XX%;
- Dragon Oil – XX%.

График 1-8. Доля основных заказчиков на рынке нефтегазового судостроения стран бывшего СССР, 2012, %



Источник: анализ RPI

Таблица 1-2. Основные заказчики на рынке нефтегазового флота стран бывшего СССР, 2012

Компании-заказчики	Объем заказов, млн. долл.	Доля в общем объеме рынка, %
Совкомфлот		
Exxon Mobil		
ЛУКОЙЛ		
Черноморнефтегаз		
В.Ф.Танкер		

Компании-заказчики	Объем заказов, млн. долл.	Доля в общем объеме рынка, %
DragonOil		
Федеральное агентство морского и речного транспорта		
Газфлот		
Министерством транспорта Российской Федерации		
Московское Речное Пароходство		
Нафта-инвест		
SVL		
морской и речной транспорт Туркменистана		
ПАЛМАЛИ		
Балтийская топливная компания		
АзовТрансТерминал		
Прочие		
ВСЕГО		

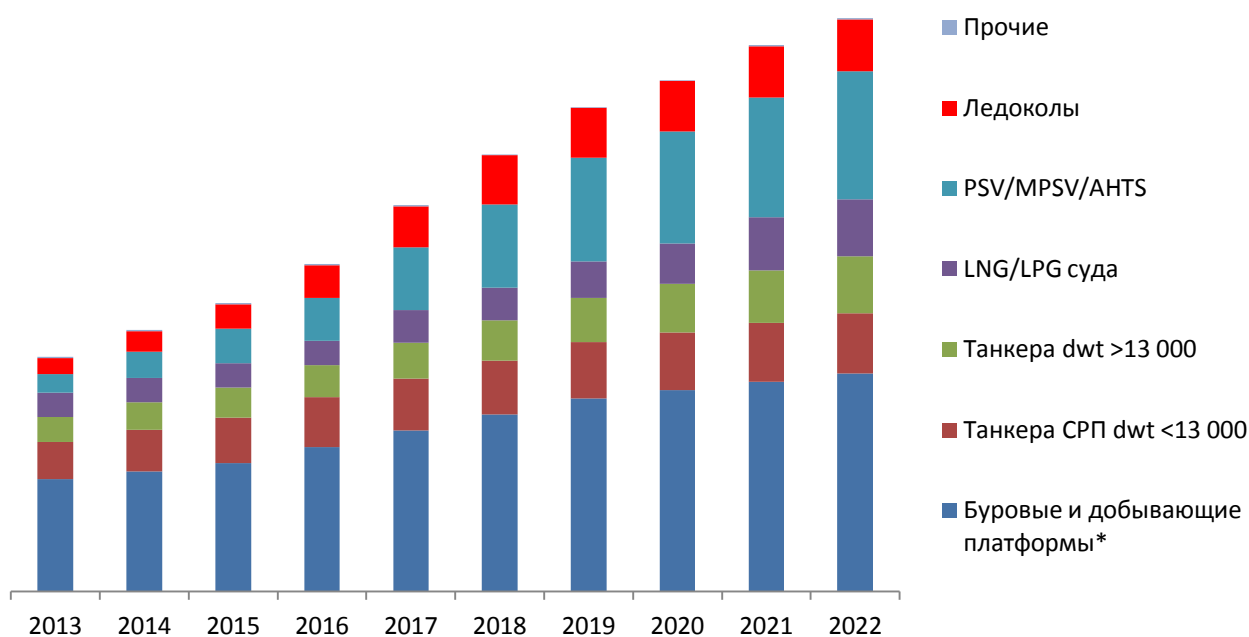
Источник: анализ RPI

1.2 Прогноз рынка нефтегазового судостроения стран бывшего СССР (2013-2022)

Согласно оценке RPI в 2013-2022 гг. рынок нефтегазового флота России и стран СНГ будет расти в среднем на XX% в год и к 2013 году составит XX млрд. долл. Авторы прогнозируют наибольшую динамику по следующим сегментам:

- Суда PSV/MPSV/AHTS – XX% в год;
- Ледоколы – XX%;
- LNG/LPG суда – XX%;
- Танкера dwt >13 000 – XX%;
- Танкера dwt <13 000 – XX%;
- Буровые и добывающие платформы – XX%.

График 1-9. Прогноз рынка нефтегазового судостроения стран бывшего СССР, 2013-2022 гг., млн. долл.



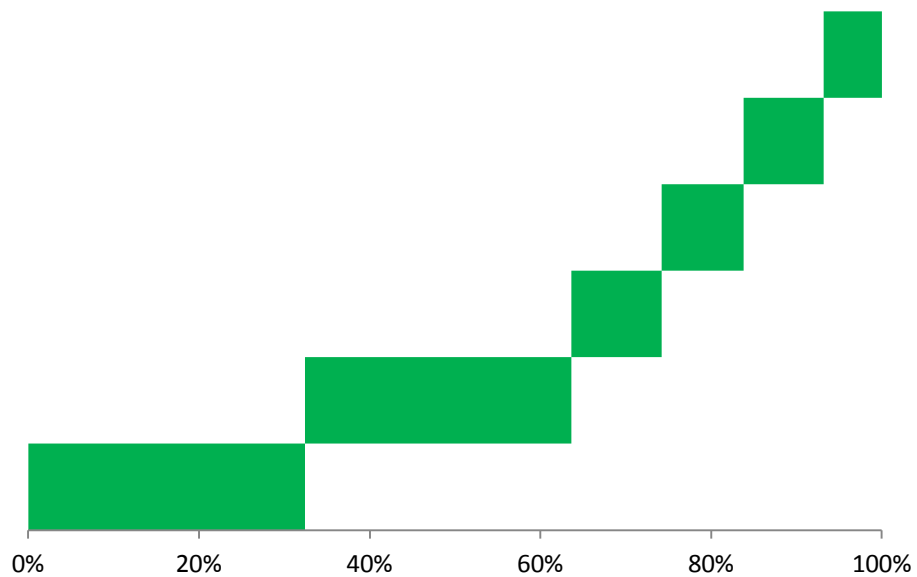
Источник: анализ RPI

При этом наибольший вклад в общий объем роста рынка обеспечат следующие сегменты:

- Суда PSV/MPSV/AHTS – XX%;
- Буровые и добывающие платформы – XX%;
- Ледоколы – XX%;
- LNG/LPG суда – XX%;

- Танкера dwt >13 000 – XX%;
- Танкера dwt <13 000 – XX%.

График 1-10. Прогноз вклада основных сегментов в общий рост рынка нефтегазового флота стран бывшего СССР на период 2013-2022 гг., %.



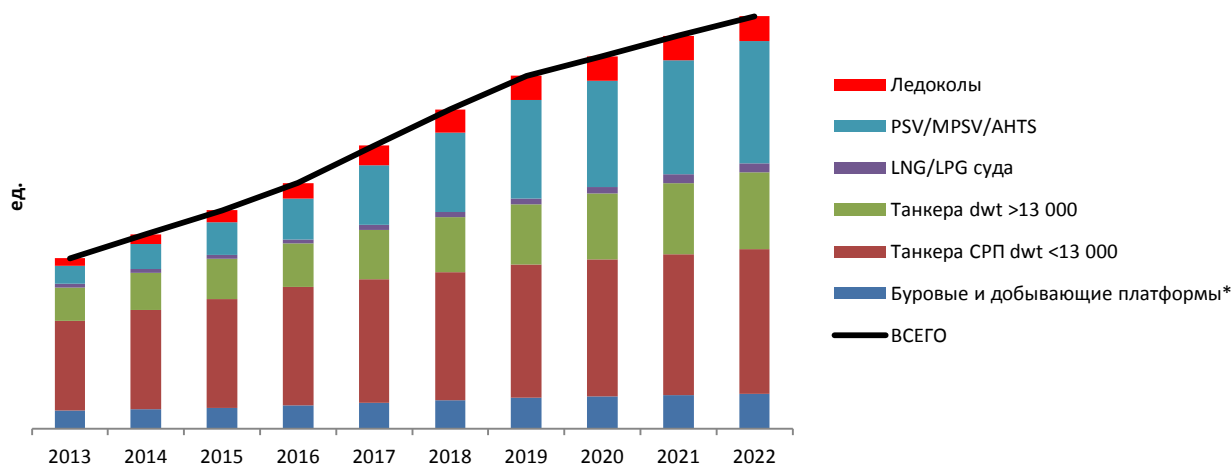
Источник: анализ RPI

Прогноз спроса на нефтегазовый флот в среднесрочную перспективу 2013-2022 гг.

По оценке RPI ежегодный спрос на морскую технику в рассматриваемом регионе к 2022 году составит XX ед., в том числе:

- XX ед./год – буровые и добывающие платформы;
- XX ед./год – танкера СПП дедвейтом до 13 000 тонн;
- XX ед./год – танкера дедвейтом больше 13 000 тонн;
- XX ед./год – суда поддержки морских операций;
- XX ед./год – ледоколы.

График 1-11. Оценка годового спроса на нефтегазовый флот в среднесрочную перспективу 2013-2022 гг., ед.



*включая мелкосидящие буровые баржи для мелководной части каспийского бассейна

Источник: анализ RPI

Таблица 1-3. Прогноз спроса на нефтегазовый флот в среднесрочную перспективу 2013-2022 гг., ед.

Тип плавучих средств	Период 2013-2022 гг.
Буровые и добывающие платформы*	
Танкера СПП dwt <13 000	
Танкера dwt >13 000	
LNG/LPG суда	
PSV/MPSV/AHTS	
Ледоколы	
ВСЕГО	

*включая мелкосидящие буровые баржи для мелководной части каспийского бассейна

Источник: анализ RPI

Таблица 1-4. Прогноз спроса на нефтегазовый флот в среднесрочную перспективу 2013-2022 гг. по основным акваториям, ед.

Тип плавучих средств	Период 2013-2022 гг.			
	Черное и Азовское море	Каспийское море	Арктические и Северные моря РФ (Баренцево, Карское и Балтийское море)	Восточных моря РФ (Восточно-Сибирское, Берингово, Охотское море)
Буровые и добывающие платформы*				
Танкера СПП dwt <13 000				
Танкера dwt >13 000				
LNG/LPG суда				
PSV/MPSV/AHTS				
Ледоколы				
ВСЕГО				

*включая мелкосидящие буровые баржи для мелководной части каспийского бассейна

Источник: анализ RPI

1.2.1 ОАО «Завод «Красное Сормово»

ОАО «Завод «Красное Сормово» – одно из старейших российских судостроительных предприятий, основано в 1849 году. Современное Открытое акционерное общество "Завод "Красное Сормово" создано в порядке приватизации государственного предприятия Производственное объединение "Завод "Красное Сормово" в 1994 г.

Контакты

603950, Россия, Нижний Новгород,
ул. Баррикад, 1
Тел. +7 (831) 2730649
Факс: +7 (831) 2730649
email: bureau_krsormovo@sinn.ru
www.krsormovo.nnov.ru/

Генеральный директор
Николай Жарков

Структура владения

В 2011 году Завод Красное Сормово вошел в состав Объединенной судостроительной корпорации (ОСК)

- ОАО «Западный центр судостроения» (входит в ОСК) 33,53 % акций;
- Группа компаний "Морские и нефтегазовые проекты" - 61,55 %.

Продуктовая линейка

В портфеле заказов Завода Красное Сормово, в основном, танкеры и сухогрузы среднего дедвейта от 5 до 13,5 тысяч тонн смешанного «река-море» плавания.

По техническим возможностям завод способен создавать сложные суда значительно большего дедвейта, вплоть до 60 тысяч тонн для эксплуатации на Каспийском море.

Технологические возможности:

- максимальная длина судна, м 150;
- максимальная ширина судна для выхода в Балтийское и Черное море, м 17,5;
- максимальная ширина судна для выхода в Каспийское море, м 25;
- максимальная масса судна, т 6000;
- объем металлообработки, т/год 38500.

Производственные мощности

ОАО «Завод «Красное Сормово» - первый российский завод, создавший единый комплекс производства корпусных конструкций: от поставки металла до сборки и сварки секций. На предприятии введены в эксплуатацию и успешно функционируют следующие автоматизированные линии и установки:

- Линии очистки и грунтовки металлопроката производства фирмы «Шлик», Германия. Линия выполняет подогрев и дробеструйную обработку проката до качества очистки Sa 2,5 в соответствии с ДИН 55928, с последующим покрытием цинковосиликатным грунтом толщиной от 15 до 25 мкм. Линия обеспечивает очистку и грунтовку листов габаритами 12 000 x 3 200 мм;
- Две машины плазменной резки листового проката фирмы «ESAB», Германия. В настоящее время установлена и работает третья машина плазменной резки «Омнимат-4600» фирмы «Messer», Германия;
- механизированная линия сборки и сварки секций производства фирмы «IMG», Германия. Линия позволяет выполнять сборку и сварку секций габаритами 12x18 м из листов толщиной до 30 мм, высота устанавливаемого набора до 2 м, масса секции до 60 т.

Корпусообработывающий цех обеспечивает объем обработки металла 36,6 тыс. т. в год.

Сборочно-сварочные работы выполняются в цехах СК-2, ССК, КСЦ. Эти цеха обеспечивают изготовление корпусных конструкций в объеме 38,5 тыс. т. в год. В ССК производится изготовление плоскостных секций судов на механизированной линии.

Крановое оборудование г/п 100т/20т (6 ед.) и габариты ССК обеспечивают изготовление секций и блок-секций весом до 185 тонн.

Наличие подъездных железнодорожных путей, а также самоходной грузовой платформы «Cometto» грузоподъемностью 201 тонну (производства Италии) связывает основные судокорпусные цехи с участками судовой верфи, обеспечивает изготовление и транспортировку на стапели блок-секций и блоков.

Проекты

- 1999 Первый танкер проекта 19612 дедвейтом 8000 тонн (всего построено 5 танкеров).
- 2002 Новая серия танкеров проекта 19614 дедвейтом 5400 тонн (построено 25 танкеров).
- 2003 Танкеры нового поколения проекта 19619 дедвейтом около 13 000 тонн – самые большие танкеры для Каспийского моря (построено 14 танкеров). 2004 Головной танкер проекта 19619 «Президент Гейдар Алиев». Танкер построен для КАСПАР.
- 2005 Строительство правого понтона строительной баржи (платформы) Ersai 1, предназначенной для выполнения работ на месторождении Кашаган (Северный Каспий);
- В 2007 Завод Красное Сормово начал строительство серии из 10 танкеров типа «Новая Армада» проекта RST22 с повышенным экологическим классом РС «ЭКО Проект».
- 2008 Танкер проекта 19619 Zangezur, построенный для Азербайджанского государственного Каспийского морского пароходства стал шестым тринадцатитысячником, построенным для компании КАСПАР.
- в 2009 году было построено 2 танкера с усиленной морской функцией, увеличенным в морских условиях дедвейтом и повышенной вместимостью грузовых танков. Головной танкер "Джейхун" был передан заказчику в октябре 2010 года. Всего для Туркмении на Красном Сормове было построено 4 танкера - «Джейхун», "Сумбар", "Хазар" и "Этрек". Последний танкер нового проекта 19900¹ был передан заказчику в мае 2012 года.

¹ Технические характеристики:

- В 2010 году заключен контракт с российской судоходной компанией В.Ф.Танкер. Согласно контракту была построена серия из восьми танкеров проекта 19614. Танкер данного проекта является двухвинтовым судном, с двенадцатью грузовыми танками и двумя слоп-танками, двойными бортами и двойным дном, кормовым расположением машинного отделения и жилой надстройки. Танкер предназначен для перевозки наливом нефти и нефтепродуктов с удельным весом до 0,99 т/м³, с температурой вспышки менее 60°С. Возможна перевозка двух видов грузов в одном рейсе. Предусмотрен подогрев вязких сортов груза.
 - «Механик Антонов» - заложен 24.08.10 - спущен 30.12.10 - передан 05.05.11
 - «Механик Белов» - заложен 15.10.10 - спущен 19.02.11 - передан 13.05.11
 - «Механик Ерохин» - заложен 15.11.10 - спущен 26.03.11 - передан 19.05.11
 - «Механик Парамонов» - заложен 20.12.10 - спущен 06.05.11 - передан 14.06.11
 - «Механик Пантелеев» - заложен 25.01.11 - спущен 11.06.11 - передан 07.07.11
 - «Механик Погодин» - заложен 15.03.11 - спущен 16.07.11 - передан 16.08.11
 - «Механик Сазонов» - заложен 14.04.11 - спущен 20.08.11 - передан 13.09.11
 - «Механик Харитонов» - заложен 30.05.11 - спущен 30.09.11 - передан 28.10.11
- Продолжением сотрудничества с компанией В.Ф.Танкер стало строительство в 2011-2013 гг. серии из 10 танкеров проекта RST 27. Заказчиком выступило дочернее предприятие компании «В.Ф. Танкер» - ООО «Волго-Балт-Танкер». Согласно заключенным контрактам, первые пять из десяти танкеров должны были быть переданы заказчику в 2012 году, следующие пять – в 2013. Однако, уже в 2012 г. Красное Сормово передало "Волга-Балт-Танкеру" серию из девяти танкеров. Стоимость заказа - 5,3 млрд руб. Суда проекта RST27 удовлетворяют габаритам Волго-Донского судоходного канала и Волго - Балтийского пути.

Таблица 2-3. График строительства серии RST27 ОАО «ЗАВОД «КРАСНОЕ СОРМОВО» для ВФТанкер, 2011-2012 гг.

Строительный №	ИМО	Строительный номер	Дата закладки	Дата спуска	Дата сдачи
«ВФТанкер -1»	9640499	№02001	30.08.11	17.02.12	05.05.12
«ВФТанкер -2»	9640504	№02002	15.11.11	14.04.12	23.05.12
«ВФТанкер -3»	9640516	№02003	03.10.11	17.03.12	17.05.12
«ВФТанкер -4»	9640528	№02004	20.12.11	18.05.12	09.06.12
«ВФТанкер -5»	9640530	№02005	15.12.11	15.06.12	10.07.12
«ВФТанкер -6»	9640542	№02006	28.02.12	12.07.12	20.08.12
«ВФТанкер -7»	9640554	№02007	30.03.12	16.08.12	17.09.12
«ВФТанкер -8»	9640566	№02008	30.04.12	28.09.12	12.10.12

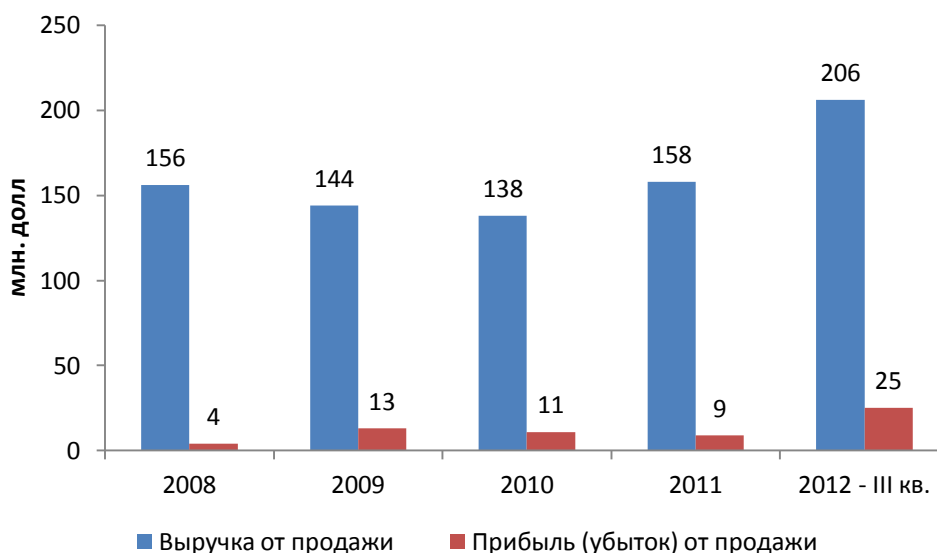
длина - 141,4 м, ширина - 16,84 м, высота борта - 6,82 м, дедвейт в море - около 7100 тонн при осадке 4,60 м, в реке - 4700 тонн при осадке 3,60 м, вместимость двенадцати грузовых танков и двух отстойных танков - 8256 куб. м, скорость в эксплуатации - 10,5 узлов.

«ВФТанкер -9»	9640578	№02009	08.06.12	19.10.12	29.10.12
«ВФТанкер -10»	9640580	№02010	31.07.12	–	–
–	–	№02011	27.09.12	–	–
–	–	№02012	31.10.12	–	–

Источник: данные компании

- В конце 2012 года был подписан контракт между заводом «Красное Сормово» и компанией United Petroleum Trading (UK) LLP, (Лондон, Великобритания). По условиям контракта для заказчика будут построены четыре танкера-продуктовоза проекта RST27, все танкеры будут переданы в 2013 году.
- В начале февраля 2013 года акционер «Красного Сормова», группа "Морские и нефтегазовые проекты" /МНП/, достигла предварительной договоренности с государственной службой морского и речного транспорта Туркмении о строительстве двух нефтеналивных танкеров проекта 19900 класса река-море по перевозке нефти и нефтепродуктов грузоподъемностью 7,1 тысячи тонн каждый. Суда будут построены в 2013-2014 годах на заводе Красное Сормово. В рамках госпрограммы развития судостроения Туркмения планирует заказывать по танкеру в год до 2016 года.

График 2-5. Выручка и прибыль от продажи продукции ОАО «ЗАВОД «КРАСНОЕ СОРМОВО», 2008-2012 гг., млн. долл



Источник: СПАРК