Совещание по вопросам развития судостроительной промышленности

2022-08-18 19:25:00

Сочи

Глава государства в режиме видеоконференции провёл совещание по вопросам развития судостроительной промышленности.

Выдержки из стенографического отчёта о совещании по вопросам развития судостроительной промышленности

В.Путин: Уважаемые коллеги, добрый день!

Мы продолжаем сегодня серию совещаний по развитию ключевых отраслей и секторов отечественной экономики.

Сегодня рассмотрим ситуацию в судостроении. Обсудим, с какими вызовами сталкиваются российские верфи, производители и заказчики судов и, конечно, какие стратегические задачи стоят перед отраслью, прежде всего перед её гражданским сегментом.

Не буду лишний раз заострять внимание на том, насколько важна и значима стабильная, надёжная работа судостроителей для увеличения объёмов рыбного промысла, экспорта отечественных товаров и укрепления всей системы грузоперевозок, для загрузки смежных отраслей и развития профессионального инженерного образования в нашей стране. Уверен, все участники совещания прекрасно всё понимают и все об этом знают.

Отмечу, что в последнее время у российских судостроительных компаний возникли известные трудности с поставками иностранного оборудования и комплектующих для гражданских судов. Причина известна: она в невыполнении зарубежными партнёрами своих обязательств, причём ввиду чисто политических, конъюнктурных, сиюминутных соображений и причин.

Мы уже обсуждали подобные сложности у коллег из других отраслей. Договорились принять конкретные меры в ответ на недружественные действия зарубежных поставщиков.

Так, эта тема поднималась, если вы помните, весной на совещании по развитию агропромышленного комплекса. По его итогам были даны поручения соответствующие – выделить в текущем году дополнительно семь миллиардов рублей на производство российского оборудования для рыбопромыслового флота. Хотелось бы сегодня услышать, как выполняется это поручение.

Отмечу, что замещение иностранной техники и комплектующих в производстве рыболовных и других гражданских судов может повлиять на параметры уже запущенных проектов. Это очевидно. Имею в виду сроки и затраты на перепроектирование, что крайне важно для заказчиков судов, для бизнеса. Коллеги с мест уже докладывают о переносах заявленных сроков постройки судов и изменении ряда других показателей.

Обращаю внимание всех коллег, прежде всего в Правительстве, но и, конечно, [руководителей] предприятий судостроения: нужно сделать всё, чтобы обеспечить выполнение производственных программ, свести к минимуму влияние – ясно, что всё свести к нулю невозможно, но к минимуму нужно свести влияние текущих негативных факторов, а также избежать их повторения в будущем. Рассчитываю сегодня услышать позицию делового сообщества, отраслевых компаний на этот счёт, включая возможные меры по ускорению строительства на российских верфях нужных нам судов.

В целом же подчеркну: ситуация в мире, как вы знаете, поведение наших западных партнёров вновь показали, что мы должны более активно развивать собственные компетенции в области судостроения. Я уже много раз говорил об этом. Всё импортозаместить невозможно, да и не нужно этого делать, но добиваться технологического суверенитета по критическим позициям судового оборудования, по самым значимым производственным процессам и технологиям нужно. Нужно делать так, чтобы как можно больше операций по оснащению, дооборудованию, ремонту судов проводилось именно в нашей стране.

Повторю ещё раз: у России есть всё необходимое для уверенного, долгосрочного развития судостроения, включая колоссальный опыт и наработки в этой сфере, ресурсную и промышленную базу, огромный потенциал научной и конструкторской школ.

Нужно дать ход инициативам российских судостроителей, их отечественных поставщиков и заказчиков, поддержать модернизацию наших верфей и предусмотреть удобные финансовые механизмы, чтобы внутри России появились новые заказы на качественные современные суда, в том числе суда ледового класса для наращивания возможностей Северного морского пути и других наших арктических проектов. Всё это необходимо для того, чтобы росла загрузка отечественных предприятий, создавались рабочие места в этой сложной, высокотехнологичной отрасли.

Что особенно важно, учитывая длительный цикл производства судов, – нужно задать долгосрочные ориентиры развития судостроения, заказы должны быть соответствующим образом выстроены. Нужно верстать планы верфей, исходя из потребностей самих заказчиков: транспортных, рыбопромысловых, энергетических и других компаний. Напомню, что именно их оценка является ключевым критерием работы всей отрасли.

И ещё: одно из главных, перспективных направлений отечественного судостроения – это строительство крупнотоннажных судов. Мы уже приняли решение финансировать часть затрат на такие проекты в том случае, когда они увязаны с локализацией производств, с созданием в России самых передовых технологий в этой сфере.

Сегодня обязательно обсудим, как продвигается эта работа, как выполняются намеченные планы строительства судов, в том числе на дальневосточном комплексе «Звезда», где создаётся ведущий центр крупнотоннажного судостроения в России.

Рассчитываю, что мы все эти вопросы в самом откровенном, деловом режиме с вами обсудим.

Давайте начнём работать.

Пожалуйста, слово Денису Валентиновичу Мантурову. Прошу Вас.

Д.Мантуров: Спасибо большое.

Уважаемый Владимир Владимирович! Уважаемые коллеги!

В последние годы гражданское судостроение восстанавливает свои позиции, которые были утрачены в постсоветский период, и осваивает новые виды техники.

Мы начали строить круизные теплоходы ПКС-180, PV300, модернизированные суда на подводных крыльях «Комета», «Метеор», «Валдай». Эту линейку дополнили электрокатамараны, очень востребованы сегодня Ecocruiser, Ecobus. Серийно выпускаем грузовые суда «река–море». И заходим в нишу крупнотоннажного грузового транспорта, строящегося на Вами упомянутом дальневосточном судостроительном комплексе «Звезда»: верфь уже сдала первые танкеры типа «Афрамакс», строятся газовозы и продуктовозы для Севморпути.

В последнее время большое внимание уделяется рыбопромысловым судам. Здесь работаем совместно с Минсельхозом, с Росрыболовством, используя механизм «квоты под киль». Сейчас на заводах в разной степени готовности находятся 70 судов для рыбодобывающей отрасли.

Активно строим ледокольный флот, который является одним из основных приоритетов. Уже сданы два 60-мегаваттных ледокола. Ещё один спустим в этом году и два – после 2024 года. «Росатом» также подтверждает необходимость строительства до 2030 года дополнительно двух серийных атомных ледоколов, судна атомного технологического обслуживания и четырёх ледоколов на органическом топливе.

В целом загрузка мощностей отрасли сейчас достаточно высокая. На 63 судостроительных предприятиях в разных стадиях строительства находятся около 300 судов и морской техники. Плюсом к этому в собранной Минпромторгом потребности государственных и частных заказчиков до 2035 года ещё находятся более 700 судов разных типов, но пока далеко не по всем имеются технические характеристики, а также финансовое обеспечение и, соответственно, наличие твёрдых заказов.

Правительством дано поручение заинтересованным ведомствам уточнить все параметры с учётом планируемых грузо- и пассажиропотоков. Это необходимо, в первую очередь чтобы чётко рассчитывать стапельную загрузку. Поскольку это длительный цикл постройки, происходит на нём также удорожание. Судостроители уже не раз сталкивались с такой проблемой, особенно когда заключали контракты с твёрдой ценой при отсутствии проекта. В результате, чтобы сдать судно, они вынуждены брать на себя убытки за превышение первоначальной стоимости.

В этой связи совместно с Минфином принято решение о проведении аудита накопленной задолженности. Начнём с предприятий ОСК, и по итогам будут сформированы предложения по возможному последующему их финансовому оздоровлению.

Чтобы в будущем исключить подобные ситуации, я дал поручение Объединённой судостроительной корпорации не заключать контракты без получения независимой технико-экономической экспертизы. В дальнейшем предлагается закрепить этот принцип на законодательном уровне для всех предприятий отрасли как в отношении государственных заказов, так и проектов компаний с госучастием. Соответствующие поправки в Федеральный закон «О промышленной политике» внесены в Государственную Думу, прошли уже первое чтение, и ожидаем их принятия в начале осенней сессии.

Для обеспечения серийности и технологической независимости нам нужно верифицированное судовое оборудование, особенно с учётом необходимости замены из-за отказа зарубежных партнёров выполнять свои обязательства, о чём Вы сегодня упомянули. На этом обожглись уже многие судовладельцы, особенно рыбопромысловые компании, заказчики крупнотоннажных судов, которые предпочитали включать в проект импортные узлы, агрегаты даже при наличии отечественных аналогов на тот момент.

Как Вы уже сказали, Владимир Владимирович, теперь мы вынуждены перепроектировать многие суда, в том числе которые строятся. И только по рыбопромысловым судам такая работа потребует дополнительных затрат от всех участников более чем на два миллиарда рублей.

Судостроители проводят сегодня ревизию остальных проектов на предмет необходимых изменений, уточнения затрат на их перепроектирование. Это объективно сдвинет вправо сроки их сдачи. Но, чтобы заказчики не применяли к верфям штрафные санкции, мы предлагаем увеличить на два года время, отведённое под строительство, с уточнением окончательной стоимости, как это было сделано, например, в отношении капитальных объектов в строительном комплексе. Такого рода изменения в законодательстве, если Вы нас поддержите, мы подготовим.

Что касается новых проектов, потенциальным заказчикам будет предложен типовой набор судов разного назначения с максимальным использованием отечественного оборудования. Тем самым мы повысим серийность, снизим стоимость самих судов, ну и, главное, сдемпфируем риски срыва поставок.

Сейчас самым, наверное, независимым в технологическом плане является сегмент ледокольного флота, и мы будем стремиться к этому по всем другим направлениям. Мы определили критические позиции в части узлов, агрегатов, которые необходимо в кратчайшие сроки разработать и запустить в серию, в том числе с учётом потребности судостроительного комплекса «Звезда» по крупному тоннажу.

Владимир Владимирович, спасибо Вам, что Вы поддержали выделение в текущем году на эту меру семи миллиардов рублей. Это пойдёт не только на рыбопромысловый комплекс по судовому оборудованию, это в целом, как я сказал, по запросам всех основных направлений. Минфин оперативно отработал Ваше поручение, ещё 15 миллиардов на следующие два года уже включены в проект трёхлетнего бюджета. Рассчитываем, что они будут утверждены.

Для реализации нескольких сотен новых проектов до 2030 года необходимо также модернизировать и существенно расширить сами мощности предприятий. В предыдущие годы средства на техническое перевооружение выделялись исключительно под военное кораблестроение. Сейчас судостроительные заводы оценивают объём капитальных затрат, вложений для выполнения гражданских заказов. С учётом того что рентабельность по ним нормативно ограничена, нам потребуются, возможно, бюджетные инвестиции, но нужно для этого до конца провести все обсчёты.

Также для масштабного обновления флота требуется серьёзная государственная поддержка, и здесь ключевой мерой является льготный лизинг. Он сегодня работает эффективно, и, собственно, это основной двигатель тех заказов, которые есть.

Нами разработана программа, для реализации которой необходимо привлечение средств ФНБ с возвратом по ставке 1,5 процента годовых. Мы предварительно с Минфином согласовали этот подход. Сейчас Государственная транспортная лизинговая компания уточняет до конца объём необходимого финансирования по предварительно подготовленной программе. Только по такой схеме мы сможем решать задачи транспортной связанности и развития водного туризма внутри нашей страны, освоения новых международных маршрутов и транспортного коридора Севморпути.

Помимо строительства новых судов необходимо параллельно решать вопросы ремонта и обслуживания техники. С учётом Вашего поручения, Владимир Владимирович, совместно с Минфином мы нашли решение по обнулению НДС по судоремонту, но при условии, что мы с предприятиями будем заключать инвестиционные соглашения на условиях вкладывать получаемую прибыль в модернизацию и, по сути, создание новой отрасли. Сейчас готовим с коллегами соответствующие поправки в Налоговый кодекс.

И хотел бы также в завершение сказать по дальневосточным предприятиям. Для поддержки верфей региона на следующие два года необходимо порядка шести миллиардов рублей на возмещение части затрат по строительству краболовов. Предполагается, что источником по данной субсидии будут средства от крабовых аукционов.

Владимир Владимирович, прошу поддержать наше предложение, дать соответствующее поручение. И рассчитываю, что всё будет реализовано в соответствии с поставленными Вами задачами.

Спасибо.

В.Путин: Хорошо.

Да, конечно, надо поддержать это предложение – говорю о Вашем последнем предложении.

Вопрос о накопленной задолженности ОСК: она откуда возникла-то? Аудит Вы хотите провести?

Д.Мантуров: Да, Владимир Владимирович, вот ровно то, что Вы сказали относительно того, как складывается конъюнктура рынка, когда происходят отказы от поставки судового оборудования. Я упомянул относительно отсутствия на этапе подписания контрактов технологического аудита и самого проекта, но всем верфям хочется быстрее запустить строительство, не получая качественной экспертизы и твёрдой цены по контракту, и в итоге всё это увеличивается.

Вы поддержали два года назад финансовое оздоровление большого количества предприятий, в частности ОСК, – Вам огромное за это спасибо. В первую очередь, конечно же, это касалось заказов по кораблестроению в части государственной программы вооружения. Я имел в виду сейчас по гражданскому сегменту. Поэтому, если Вы не возражаете, мы с Минфином до конца ноября – максимум начала декабря проведём такой детальный анализ, потому что предприятий много, и дадим структурные предложения по дальнейшему принятию решения по данному вопросу.

<…>

А.Лихачёв: Эксперты, которых мы привлекали, и наши специалисты, наши партнёры приходят к выводу о необходимости строительства новой верфи крупнотоннажного судостроения, в том числе с историческими ограничениями Балтийского завода.

Наиболее оправданным, на наш взгляд, представляется вариант совместного проекта «Росатома» и ОСК в лице в первую очередь Балтийского завода. Именно такой проект разработал Центр технологии судостроения и судоремонта – государственный научный центр по судостроению.

Это крупнотоннажная верфь с обработкой на максимуме до 300 тысяч тонн металла, разделённый на несколько этапов проект. На первом этапе – модель распределённой верфи и крупноузловой сборки, специализирующейся на судах с ядерной энергетической установкой, судах ледового класса и плавучих атомных энергоблоках.

Строительство возможно в три этапа. Амбициозная цель – первый этап крупноузловой сборки завершить за 38 месяцев. Мы понимаем примерно финансовую потребность. Первый этап – конечно же, здесь необходимы элементы частно-государственного партнёрства. Мы отрабатывали такие схемы с Минфином на других направлениях. Надеемся, что дальнейшая проработка проекта позволит второй и третий этап максимально провести только за счёт собственных и заёмных средств, естественно, с льготными и комфортными компонентами и условиями этого финансирования, за счёт консолидации нашего заказа.

И практически все выступающие говорили о необходимых дополнительных потребностях в судостроении, поэтому можно будет здесь сконсолидировать заказ, и не только идущий по линии госкорпорации «Росатом».

Важно подчеркнуть, что наша главная цель – кооперация с существующими судостроительными мощностями и максимальная синергия в использовании ресурсов, в первую очередь с Балтийским заводом, с предприятиями ОСК. И в этом смысле, конечно же, нужно развивать и действующую площадку Балтзавода, в первую очередь с точки зрения создания цеха изготовления крупных блоков и секций.

Будем продолжать кооперацию и с ССК «Звезда». Там развивается линейка мощнейших ледоколов «Лидер» от головного до серийного. Также коллеги сейчас прорабатывают запуск отечественной линейки дизельных ледоколов мощностью 40 мегаватт в интересах «Норникеля» и «Роснефти».

Уважаемый Владимир Владимирович, мы проанализировали различные варианты физического размещения новой производственной площадки вместе с экспертами, со специалистами, была создана специальная рабочая группа вместе с ЦТСС. Не буду терять время: 13 площадок было рассмотрено. Наиболее перспективным по соотношению глубин, коммуникаций, ресурсов, в первую очередь кадровых, представляется остров Котлин – остров рядом с Кронштадтом, на котором Кронштадт расположен. Этот вопрос проработан как с местными муниципальными властями, так и с руководством Санкт-Петербурга.

Если Вы посчитаете возможным продолжить изучение данного вопроса, просили бы Ваших поручений, скажем, до декабря под руководством Дениса Валентиновича совместно с Минпромторгом, с ОСК, с Минфином проработать все вопросы производственной, технологической кооперации, проработать вопросы финансовой модели и сценарии финансирования данного проекта и, конечно же, консолидации заказа как госкорпорации по линии всех наших активностей, всех наших партнёров на СМП, в международном пространстве, так и возможного дополнительного размещения в 2030-х годах заказов, которые возможны по линии Министерства транспорта или по линии Минсельхоза.

Спасибо большое за внимание.

В.Путин: Хорошо. Спасибо большое.

(Обращаясь к председателю правления, генеральному директору АО «Объединённая судостроительная корпорация» А.Рахманову.) Алексей Львович, как Вы относитесь к этому проекту?

И потом остров Котлин не рядом с Кронштадтом – сам Кронштадт расположен на острове Котлин. Просто предприятие-то вы планируете с какой стороны дамбы? Внутри?

А.Лихачёв: Владимир Владимирович, вот мост – от него слева. Если у Вас есть наши материалы, должна быть карта острова развёрнутая.

В.Путин: С внешней стороны от дамбы?

А.Лихачёв: С внутренней.

В.Путин: С внутренней?

А.Лихачёв: Да. Это буквально в 700 метрах от фарватера. Мы посмотрели по географии: мы очень расходимся хорошо с проектом Минобороны. С Ксенией Сергеевной завтра эти вопросы обсудим.

Нам показали аналогичную площадку, примерно тоже 150–160 гектаров, под возможное строительство служебного жилья на окраине самого Кронштадта. С другой стороны моста подходят в восьми километрах порт Бронка и железнодорожные пути. То есть по совокупности разных элементов инфраструктуры и, самое главное, кадрового потенциала идеального не бывает ничего, но это наиболее перспективная, на наш взгляд, площадка.

Не хочу предвосхищать выступление Алексея Львовича, но действительно для нас Балтийский завод – главный партнёр. Мы уже к нему во многом относимся как к своему предприятию: и внутри работаем, и помогаем чем можем, и очень зависим от них. Поэтому вот эта кооперация, её наращивание на уже обновлённой, современной технологической площадке, – мне кажется, в этом была бы ценность определённая.

В.Путин: Хорошо.

Алексей Львович, пожалуйста.

А.Рахманов: Уважаемый Владимир Владимирович! Уважаемые коллеги!

Мы этот проект рассматривали с разных сторон. По сути своей это реинкарнация планов моих предшественников образца 2010 года. Мы этот проект, можно сказать, зачехлили только по той причине, что у нас не было понимаемого структурного спроса на крупнотоннажный флот.

Сейчас в ситуации, которую мы видим перед собой, этот проект может, во-первых, быть полезен в связи с тем, что Балтзавод, по сути, заперт градостроительными решениями: там вокруг завода строится очень много жилья. И конечно, рассчитывать на то, что на Васильевском острове появится огромный эллинг, наверное, для города, даже при его индустриальной ориентации, достаточно сложно.

При этом мы понимаем, что как раз эта кооперационная схема позволит сконцентрировать Балтзавод на производстве блоков и секций насыщенных, а для начала на первом этапе вести, соответственно, в Кронштадте достройку. Мы для этого ещё и применим наши возможности Кронштадтского морского завода – там есть док Велещинского, в котором мы успешно отремонтировали первый ледокол, который у нас головной шёл, – «Арктика».

Это всё говорит о том, что технологические решения и подходы понятны. А потом, если судьба, соответственно, так решит, может быть, к 2040 году посмотрим и с Вашего одобрения попробуем рассмотреть возможность перебазирования Балтзавода уже целиком на эту площадку, чтобы не потерять кадры.

Но это пока, что называется, мысли вслух, не более того. На сегодняшний день речь идёт о том, чтобы действительно на новых технологических принципах реализовать такие амбициозные проекты.

В.Путин: А крупные суда-то будут проходить через дамбу, сквозь шлюзовые эти сооружения?

А.Рахманов: Да, там мы посмотрели – по габаритам получается, потому что то, что мы, например, делаем на «Северной верфи», у нас даёт ограничение максимум на Handymax. Когда Вы были на закладке фрегатов, мы про этот проект говорили, и он в 2023 году должен быть завершён в стройке.

А вот более крупные суда, уже которые будут 250 метров и выше и шириной около 40, они, к сожалению, у нас на «Северной верфи» помещаются не очень удобно. Просто затраты выше, чем на площадке, специально для этого приспособленной.

С этой точки зрения и проходные глубины канала, и подходные возможности с точки зрения формирования сухого дока, накрытого эллингом, при условии получения разрешений, потому что в Кронштадте, Вы сами знаете, выше собора не принято было строить ни промышленные, ни гражданские здания… Поэтому здесь, соответственно, будем ориентироваться как раз на такой набор технологических возможностей.

В.Путин: Ладно.

Алексей Львович, а чего контрактов-то убыточных назаключали?

А.Рахманов: Владимир Владимирович, Вы, собственно говоря, на самом деле уже даже отчасти ответили на этот вопрос – эта проблема касается головных заказов, когда мы начинаем строительство, практически не имея до конца полной спецификации и понимания, из чего корабль или судно будут состоять. Мы в таких ситуациях, когда работаем с Министерством обороны, работаем по ориентировочным ценам. А вот бюджетное правило – к великому сожалению, если мы говорим про суда «Росморпорта» или, например, в разговорах с частниками, всегда упираемся в две проблемы. Мы на этапе формирования и строительства этого заказа, не имея проекта, не можем мотивированно заявить о том, какая будет цена. Поскольку мы стараемся быть клиентоориентированными, в этом смысле слишком сильно пошли в сторону заказчиков, для того чтобы строить, сдавать суда, а после этого разбираться с деньгами.

Может быть, это неправильный подход – посыпаю голову пеплом, но мне всегда казалось, что сначала Родина, а потом, соответственно, уже наши финансы.

<…>

В.Путин: Алексей Львович, вот Вы сказали, что сначала Родина, а потом финансы.

Хочу обратить Ваше внимание на то, что интересы Родины напрямую связаны с финансовой дисциплиной. И наоборот: нарушение финансовой дисциплины не соответствует интересам Родины. Я обращаю на это Ваше внимание.

Что касается интересов заказчика, то и здесь, конечно, нужно работать с заказчиком, обеспечить его интересы, но это не значит, что нужно делать всё шалтай-болтай и начинать стройку, заканчивать, а потом с финансами разбираться, подгоняя одно под другое. Отработаны же с Минобороны, как Вы сами сказали, хотя бы ориентировочные цены, показатели примерные.

Всё это можно сделать, и вопрос не в том, чтобы пренебрегать интересами заказчика, а вопрос в том, чтобы своевременно, грамотно, в короткие сроки отработать все формальные вопросы, связанные с заключением контракта. Я обращаю на это Ваше внимание. Пожалуйста.

А.Рахманов: Есть, Владимир Владимирович. Приняли к исполнению.

В.Путин: Хорошо.

<…>

В.Путин (обращаясь к председателю совета директоров ПАО «Совкомфлот» С.Франку): Как с вашими судами и их использованием российскими компаниями? Одно время там были проблемы, они были недозагружены.

С.Франк: Владимир Владимирович, пользуясь этой возможностью, я хотел высказать слова признательности и благодарности за Ваши поручения, за оперативную работу Правительства, и прежде всего Министерства энергетики и Министерства транспорта.

В момент мартовский и апрельский, когда водопад различных санкционных ограничений сложился, была такая тревожная обстановка, но в настоящий момент выполнение данных Вами поручений привело к тому, что работа ритмично налажена, весь флот в работе. Цель, которую перед собой ставили те, кто вводил эти санкции, – они не первый раз этим инструментом пользуются, и против других стран раньше пользовались, – задача, безусловно, была парализовать производство, остановить нормальные процессы и сформировать монополию западного фрахта, и прежде всего недружественных стран, но это у них не получилось.

В настоящий момент флот весь в работе, и это оказало стабилизирующее воздействие на фрахтовый рынок. В настоящий момент против апрельского, мартовского фрахта при доминировании греческого тоннажа – совершенно другая картина, и эффективность, в том числе внешней торговли, возросла. Поэтому спасибо Вам за поручение.

В.Путин: Хорошо, ладно. Спасибо.

<…>

Л.Михельсон: Нам надо решать вопрос 2025–2026 годов. Что очень важно, у нас в стратегии, Владимир Владимирович, вот этот 21 миллион тонн [мощностей трёх строящихся технологических линий по производству сжиженного природного газа в рамках проекта «Арктик СПГ-2»]: 80 процентов – это страны АТР, а 20 процентов – это на Запад. И чем меньше танкеров, тем больше пойдёт на Запад. Это совершенно неправильно и несёт дополнительные риски. И поэтому нам надо именно так: один миллион тонн [СПГ] – один танкер. Мы должны выходить и завоёвывать рынок там. Кстати, вот этот 21 миллион тонн даст России ещё пять процентов мирового рынка СПГ.

<…>

В.Путин: Хорошо. Спасибо большое.

(Обращаясь к вице-президенту по локализации, инновациям и энергетике ПАО «НК «Роснефть» А.Шишкину.) Андрей Николаевич, я понимаю сложности, о которых мы знаем, о которых сейчас было сказано, и Леонид Викторович [Михельсон] сказал. И не пустые слова, что мы многое делаем, чтобы проект «Звезда» состоялся. В том числе это касается и пакета заказов. Я и прямо всё время об этом говорил, и сейчас вот намекнул только что, перед этим, ещё раз.

Нужно сделать всё, Правительство должно помочь «Звезде», чтобы по максимуму выполнить ожидания заказчика, потому что, если «Новатэк» выполнит свои планы создания новой площадки по производству СПГ, – продукты надо возить, что же им делать?

Поэтому я Вас прошу все усилия предпринять для того, чтобы проекты были реализованы. Давайте подумаем, чем вам помочь дополнительно. Готовы всё для этого сделать.

<…>