

КВОТЫ ЗАГРУЖАЮТ РОССИЙСКИЕ ВЕРФИ

МЕХАНИЗМ ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИЯ ДОЛЕЙ ИНВЕСТИЦИОННЫХ КВОТ В РЫБОПРОМЫСЛОВОЙ ОТРАСЛИ, КОТОРЫЙ ЗАРАБОТАЕТ В БЛИЖАЙШЕЙ ПЕРСПЕКТИВЕ, ПОДТОЛКНУЛ РОССИЙСКИХ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ К ОБНОВЛЕНИЮ ФЛОТА, А ОТЕЧЕСТВЕННЫМ ВЕРФЯМ ДАЛ ВОЗМОЖНОСТЬ ДИВЕРСИФИЦИРОВАТЬ ПРОИЗВОДСТВО. РЯД ЗАКАЗОВ С ПРИЦЕЛОМ, В ТОМ ЧИСЛЕ, И НА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ НОВОГО ИНСТРУМЕНТА УЖЕ ДОСТАЛСЯ КАЛИНИНГРАДСКОМУ ЗАВОДУ «ЯНТАРЬ» И ВЫБОРГСКОМУ СУДОСТРОИТЕЛЬНОМУ ЗАВОДУ (ВСЗ). СРЕДИ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ИСПОЛНИТЕЛЕЙ — СЕВЕРНАЯ ВЕРФЬ В ПЕТЕРБУРГЕ И «ВЫМПЕЛ» В РЫБИНСКЕ. МЕЖДУ ТЕМ СТРОЯТСЯ РЫБОЛОВЕЦКИЕ СУДА В ОСНОВНОМ ПО ЗАРУБЕЖНЫМ ПРОЕКТАМ. ДМИТРИЙ МАТВЕЕВ

Механизм распределения квот на вылов рыбы, который направлен на стимулирование строительства рыбопромышленными компаниями судов на российских верфях, зафиксирован в законе о рыболовстве. Общий размер инвестиционных квот составляет 20% от общего допустимого улова конкретного вида в конкретном районе промысла. При этом 15% из них планируется направить на обновление флота, еще 5% — на создание рыбоперерабатывающих производств. Росрыболовство планирует начать прием заявок на инвестиционные квоты в текущем году. Предполагается, что механизм в ближайшие пять-шесть лет позволит построить на российских верфях около 50 новых рыбопромысловых судов и несколько рыбоперерабатывающих заводов. В общей сложности за счет инвестиционных квот ведомство рассчитывает привлечь в отрасль 200 млрд рублей инвестиций до 2022 года.

ОТ ВОЕННЫХ К РЫБАКАМ Калининградский «Янтарь», основную загрузку которого в последние годы составляли военные заказы, в конце марта начал строительство уже третьего траулера-сейнера для Рыболовецкого колхоза имени Ленина. Это судно завершит серию для рыбаков, работающих на Камчатке. Контракт на 4,5 млрд рублей между колхозом и верфью был подписан в 2016 году и предполагает строительство трех судов проекта SK-3101R, разработанного норвежской компанией Skipskompetanse AS.

Все траулеры должны быть переданы рыбакам в течение 2018 года. Водоизмещение судов составит 1 тыс. тонн, длина — 50,6 метра, ширина — 12 метров, мощность главного двигателя — около 2,2 МВт. Конструкция траулеров предусматривает работу донным и пелагическим тралом, снюрреводом и кошельковой сетью.

Руководство «Янтая» отмечало, что строительство рыболовных судов — стратегическая задача для завода, и верфь будет стремиться довести портфель таких заказов до 20% от общего объема. Основная специализация «Янтая» — строительство военных кораблей и гражданских судов различного класса спусковым весом до 10 тыс. тонн и судоремонтные работы.

Северная верфь, профилем которой также является военное кораблестроение, рассчитывает увеличить долю гражданских заказов до 30–40%. Как отмечал руководитель предприятия Игорь Пономарев, летом планируется приступить к



МЕХАНИЗМ ИНВЕСТИЦИОННЫХ КВОТ, ПРИДУМАННЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫМ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ, УЖЕ ОБЕСПЕЧИЛ НЕСКОЛЬКО РОССИЙСКИХ ВЕРФЕЙ ЗАКАЗАМИ НА МИЛЛАРДЫ РУБЛЕЙ

предметным переговорам по строительству рыбопромысловых судов с российскими предприятиями. Представители Северной верфи уже провели несколько встреч с потенциальными заказчиками.

В августе прошлого года Северная верфь заключила договоры о намерениях по организации серийного строительства судов с рыбооловецкой компанией «Вирма» из Карелии и Союзом рыбооловецких колхозов Архангельской области. Речь тогда шла о судах ярусного способа лова по проекту ST-155L, разработанному еще одной норвежской компанией — Skipsteknisk AS. Однако ПК «Вирма» в начале лета разместила заказ на другом предприятии — шесть судов за 2,7 млрд рублей будут построены Онежским судостроительно-судоремонтным заводом в Петрозаводске.

РЫБА НА ЛЬДУ Лидером по диверсификации производства за счет заказов от рыбооловцов является ВСЗ, основная специализация которого — строительство техсредств для освоения месторождений континентального шельфа и судов обеспечения морских платформ различных ледовых классов.

ВСЗ в ноябре прошлого года заключил контракты с «Архангельским траловым флотом» (АТФ, 25% принадлежит карельской «Вирме», 74,9% — петербургским бизнесменам Дмитрию Озерскому и Геннадии Миргородскому, минимальная доля — правительству Архангельской области)

на строительство четырех рыбопромысловых судов проекта ST-116XL. Общая стоимость контрактов составляет почти 11 млрд рублей. Все суда планируется сдать до 2020 года, а закладка первого из них состоялась в мае.

Рыболовные морозильные траулеры проекта ST-116XL с ледовыми усилениями категории Ice3 предназначены для лова донных пород рыб. Автономность их плавания составляет около 30 суток. Габариты траулера — 79,8 x 15,4 метра — позволяют разместить на борту оборудование с планируемой производительностью вылова и заморозки до 100 тонн рыбы в сутки, а также комбинированные трюмы для морской продукции емкостью 375 куб. м.

Кроме того, в мае текущего года ВСЗ и группа компаний, входящих, как и АТФ, в некоммерческое партнерство «Северо-Западный рыбопромышленный консорциум», подписали контракт на строительство шести краболовных судов проекта ST-184AS стоимостью €180 млн, или 10,8 млрд рублей. Суда длиной 61,9 метра и шириной 15 метров предназначены для ловли королевского, снежного и других видов краба и будут иметь ледовый класс Ice3. Проектировщик ST-184AS и ST-116XL — норвежская Skipsteknisk AS.

Среди заказчиков рыбооловецких судов на ВСЗ есть еще две компании — мурманская «Норд Пилигрим» (заказала два траулера ST-116XL) и петербургская FOR Group (два ST-116).

Также ВСЗ рассматривает возможность строительства для «Русской рыбопромышленной компании» (РРПК), работающей на Дальнем Востоке, шести «супертраулеров» 103 x 21 м. Однако строительство этих судов завод может начать лишь с середины 2018 года из-за высокой текущей загрузки, отмечал господин Соловьев. Возможное количество таких судов он не уточнял, однако сама РРПК говорила о планах строительства шести крупнотоннажных судов. Предполагается, что такие суда будут производить продукцию всей линейки глубокой переработки — филе, фарш, сурими, жир и муку.

ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ ПРОЕКТОВ

Если компетенций для строительства рыбооловецких судов у российских верфей достаточно, то предложения по проектированию «с нуля» современных судов такого профиля пока настораживают заказчиков. Пока единственной компанией, решившейся строить суда по российскому проекту, стала упомянутая карельская «Вирма» — проект для нее разработает петербургское КБ «Восток». О готовых проектах также заявлял «Вымпел» (Рыбинск), который разработал для рыбооловцов Мурманской области малые рыбооловные рефрижераторные траулеры.

Длина новых траулеров — 30,3 м и 35 м (чтобы заказчики могли воспользоваться инвестквотами, которые распространяются на суда длиной от 30 м), дедект судов — 132 и 220 тонн, вместимость грузового трюма — 150 и 260 куб. м, автономность плавания — 10 и 20 суток, численность экипажа 10 и 17 человек соответственно. Максимальная скорость траулеров — 11 узлов. Суда предназначены для свежееохлажденной рыбы, но в них предусмотрена техническая возможность и для заморозки улова. В активе судозавода есть и более крупный проект — траулер длиной 65,4 м. Контракт на строительство двух первых судов по новым проектам «Вымпел» планирует заключить с компанией «Карелрыба».

«Вымпел» и Ассоциации прибрежных рыбопромышленников и фермерских хозяйств Мурманска заключили соглашение о сотрудничестве еще в начале прошлого года. Согласно документу, рыбинский судозавод построит для рыбаков серию из нескольких судов, сооружение головного тогда оценивалось в 350 млн рублей. Изначально предполагалось, что головное судно будет построено в течение 2016–2017 годов, а формирование всей серии завершится к 2024 году. ■