

Рыболовный флот Российской Федерации на начало 2018 года насчитывает 818 рыболовных судов с длиной от 25 до 110 м, а также суда обеспечения – транспортные рефрижераторы и плавбазы. Флот обеспечивает добычу рыбы и морепродуктов в объеме около 4.6 миллиона тонн (в 2017 году), при этом наиболее значимыми промысловыми видами рыбы являются минтай (40% общего вылова, Дальневосточный бассейн), треска и пикша (15% общего вылова, Северный бассейн).

Существующий российский промысловый флот характеризуется значительным возрастом и высоким износом. Средний возраст судов составляет более 30 лет. Большинство судов было построено в СССР. Процессы обновления флота в последние 10-15 лет шли путем замены списанного флота на суда бывшие в эксплуатации постройки Японии (Дальневосточный бассейн) или Норвегии (Северный и Дальневосточный бассейны).

Новое серийное строительство рыболовных судов в Российской Федерации было прекращено с развалом Советского Союза. Последнее рыболовное судно, построенное в России – средний траулер Койда-2 длиной 38 м – было сдано заводом «Звёздочка» (Северодвинск, Архангельская область) в 2013 году. За прошедшие 4 года российские рыбодобывающие компании получили всего 5 новых судов, построенных на верфях Хорватии, Турции, Китая и Сингапура, в основном по норвежским проектам.

В стране практически отсутствует производство современного, надежного и высококачественного рыбопромыслового оборудования. Во многом утеряны традиции и опыт проектирования рыболовных судов.

Стратегией развития рыбопромышленной отрасли России к 2030 году предусмотрено повышение добычи до 5.5 млн тонн, что обеспечит среднедушевое потребление рыбы до 27 кг в год и продовольственную независимость на уровне 90%. Достижение этих показателей возможно только при существенном увеличении экономической отдачи при освоении водных биоресурсов, в первую очередь, обновлении мощности рыболовного флота, а также строительстве высокотехнологичных береговых заводов по переработке рыбы.

Прогнозируется, что к 2030 году совокупная мощность вновь построенных рыболовных судов составит 3 млн тонн, что примерно равно 60% совокупной мощности всего промыслового флота на 2015 год, при этом будут выведены из эксплуатации около 200 изношенных крупных и средних судов, и построены более 90 современных и высокоэффективных океанских судов для добычи минтая, трески, пикши, сельди и антарктического криля. Планируется также строительство новых судов для добычи краба, а также существенное обновление флота малых рыболовных судов (длиной 25-30 м) для прибрежного лова с доставкой охлажденной рыбы на береговые перерабатывающие фабрики.

Для привлечения инвестиций в строительство нового рыболовного флота, правительство использует новый порядок распределения квот на вылов, вступающий в действие с 01.01.2019, и вводящий новое понятие – инвестиционная квота, представляющая собой дополнительную квоту на вылов, передаваемую рыболовной компании, осуществляющей строительство нового рыбопромыслового судна. На инвестиционные цели с 2019 года будет выделяться до 20% суммарной квоты России (15% на проекты постройки новых судов и 5% на проекты строительства новых береговых перерабатывающих мощностей). При этом введен ряд требований к этим инвестиционным проектам, важнейшими из которых являются обязательность строительства новых судов на российской верфи и минимальный объем «российского содержания» - не меньше 20% стоимости судна.

В соответствии со своим опытом и техническими возможностями к числу судостроительных заводов, которые могут реально участвовать в программе обновления рыбопромыслового флота, особенно в части крупных и средних судов, относятся

Адмиралтейские Верфи, Северная Верфь, Алмаз (Санкт-Петербург), Выборгский завод и Пелла (Ленинградская область), а также Янтарь (Калининград), Вымпел (Рыбинск), Ярославский и Хабаровский судостроительные заводы. Таким образом значение Санкт-Петербурга и Ленинградской области как возможного центра рыболовного судостроения сложно переоценить.

Первый раунд предоставления инвестиционных квот проходит в настоящее время. Комиссией федерального агентства по рыболовству рекомендованы к предоставлению квоты для проекта постройки 6 траулеров-процессоров большого размера на Адмиралтейских верфях (проектант норвежская компания Скипстекниск, заказчик – Русская Рыбопромышленная компания) и трех средних траулеров-сейнеров на заводе Янтарь (проектант норвежская компания Скипкомпетанс, заказчик – колхоз им В.И.Ленина, Петропавловск-Камчатский). В ближайшее время определятся другие проекты - получатели квот. Среди них – постройка 5 крупных траулеров-процессоров на Северной Верфи (исландский проект), 5 траулеров среднего размера на заводе Пелла (норвежский и хорватский проекты), 8 траулеров среднего размера на Выборгском судостроительном заводе (норвежский проект).

1 марта 2018 года стартовала новая заявительная кампания в рамках программы предоставления инвестиционных квот «под киль», ориентированная на строительство мало- и средне тоннажного флота. В рамках кампании ожидается получение заявок на строительство не менее 20 судов. Кампания этого года ориентирована на малый и средний бизнес и прибрежный промысел. Кроме того, распределение остатков инвестиционных квот по минтау и сельди предусматривает строительство не менее 5-6 траулеров. Также завершается работа по внесению изменений в постановление правительства России, предусматривающих предоставление инвестиционных квот по добыче крабов, благодаря чему можно будет построить порядка 40 судов-краболовов, в том числе 30 для Дальнего Востока и 10 для Северного бассейна.

В целом, в перспективе 5-6 лет ожидается строительство 50-60 новых рыболовных судов, не считая судов, заказанных в 2017 году. Таким образом, в настоящее время открывается серьезный рынок постройки новых рыбопромысловых судов с прогнозируемым объемом в 150 -180 судов до 2030 года.

Существующее требование по минимальному уровню «российских компонентов» в 20% стоимости легко выполняется при строительстве судов в России, так как только работы по формированию корпуса судна и элементарному насыщению оборудованием составляют примерно такую же долю. Оставшиеся 80% стоимости судна будут заполнены иностранными поставщиками оборудования и проектной документации из Норвегии, Исландии, Испании, Хорватии, Дании, Германии, Японии, Кореи и Китая.

Несмотря на допустимость подобной ситуации в современных условиях утери или отсутствия опыта проектирования и строительства рыболовных судов, в перспективе такой путь полной зависимости от иностранных поставщиков представляется тупиковым. Учитывая это, агентство по рыболовству планирует увеличить минимальную отечественную долю стоимости инвестиционных проектов до 40% в 2020 году, с возможностью дальнейшего увеличения. С большой степенью вероятности, по аналогии с автомобильной промышленностью, в этих условия иностранные поставщики более охотно пойдут на локализацию производства в России.

С целью обеспечения лидирующих позиций петербургской промышленности на этом новом рынке оборудования и создания в Санкт-Петербурге кластера строительства рыбопромысловых судов, представляется необходимым в самое ближайшее время начать работу по поэтапной локализации на предприятиях Санкт-Петербурга основных инновационных судовых и рыбопромысловых комплексов и систем в кооперации с ведущими зарубежными компаниями.

В качестве основных направлений такой работы, можно предложить локализацию наиболее дорогостоящих и инновационных компонентов

производство траловых комплексов (траловые лебедки, редуктора, сетные барабаны, а также сопутствующее крановое оборудование и рыбонасосы)

производство пропульсивных комплексов рыболовных судов (валопровод, редуктор, гребной винт, а также рулевая система)

производство судовых холодильных установок (горизонтальные и вертикальные плиточные морозильники, системы охлаждения грузовых трюмов, системы хранения рыбы в переохлажденной морской воде (RSW системы)

производство судовых и береговых перерабатывающих фабрик.

Техническая возможность организации такого производства на предприятиях Петербурга не вызывает сомнений.