

# Морская политика РОССИИ

ЛЮДИ. СОБЫТИЯ. ФАКТЫ №13 2015

ОФИЦИАЛЬНОЕ ПЕЧАТНОЕ ИЗДАНИЕ МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



## МОРСКАЯ КОЛЛЕГИЯ

при

Правительстве Российской Федерации



## Рыбопромысловый флот можно строить в России

В последнее время в прессе все активнее разворачивается полемика вокруг вопроса о том, зачем нужны квоты на вылов для государственной поддержки, строительства судов на российских верфях, и стоит ли увязывать развитие отечественного судостроения с регулированием рыболовной отрасли.

По данным ОАО «Гипрорыбфлот», в 2013 году средний возраст российских рыболовных судов составлял 27,5 лет, а по большим судам, на которые приходится основная доля вылова водных биологических ресурсов, около 29 лет. При этом модернизация эксплуатирующихся сверх нормативного срока службы судов, из-за плохого технического состояния большинства из них, может быть лишь вре-

менным инструментом на ближайшие 5-10 лет и не решает вопроса обновления флота.

Кроме того ужесточающиеся требования к судам со стороны Международной морской организации (ИМО) делают в перспективе менее эффективным процесс модернизации судна по сравнению с новым строительством. Таким образом, очевидна необходимость обновления флота вне зависимости от того, какой механизм распределения квот будет принят после 2018 года.

Теперь несколько слов о том, могут ли российские верфи строить современные рыболовные суда. Несмотря на то, что все последние годы российским судостроителям в укор ставится, что они умеют строить только

военные корабли, сейчас многими российскими верфями, в том числе и ОСК, накоплен опыт строительства технически сложных гражданских судов. В настоящее время на верфях ОСК строятся суда вспомогательного флота и гражданского назначения, не уступающие по технологической сложности рыболовным. Например, в этом году завод «Янтарь» сдал уникальное океанографическое судно с одноименным названием «Янтарь», на Выборгском судостроительном заводе и Хельсинкой верфи Arctech строятся сразу несколько ледоколов, два из которых в этом году выйдут на ходовые испытания и будут переданы Заказчику.

Для того чтобы развеять предубеждение рыболовных компаний относительно невозможности строить рыбопромысловые суда на российских верфях, 6 августа этого года ОСК провела презентацию проектов рыболовецких судов и верфей на площадке Росрыболовства. Мы постарались собрать проекты, которые с нашей точки зрения могут заинтересовать рыбаков и стать базой для дальнейшего обсуждения индивидуальных требований каждой компании.

По каждому проекту были даны его основные характеристики, ориентировочная стоимость и сроки строительства, а также приведено сравнение с данными по средневропейским ценам на аналогичные суда, взятые из открытых источников, а также озвученные ранее самими рыболовными компаниями. На мероприятии были также представлены заводы, которые готовы приступать к строительству рыболовных судов с 2015 года или в



ближайшей перспективе. Это уже упомянутый выше завод «Янтарь», Выборгский судостроительный завод и Центр судоремонта «Звездочка» в Северо-Западном регионе, Хабаровский судостроительный завод на Дальнем Востоке и Судостроительный завод «Лотос» на Юге России.

Проведенный нами анализ показал, что на текущий момент стоимость строительства рыболовных судов в России сопоставима со среднеевропейскими ценами. Хотелось бы отметить, что мы готовы строить суда не только по проектам, которые были презентованы 6 августа, но и по любым проектам, предпочтение которым отдаст заказчик. Заводы готовы брать на себя финансовые обязательства по гарантированию сроков строительства, тем более что это является стандартной практикой при реализации проектов строительства гражданских судов ОСК в настоящее время.

Мы полагаем, что если государство предоставляет частным компаниям в пользование ресурс национального статуса, а водные биологические ресурсы являются именно такими, государство может устанавливать для пользователей ресурса определенные правила игры в интересах страны. Строительство судов на российских верфях с определенной степенью локализации может быть одним из таких правил игры, так как флот является основным производственным активом рыбопромышленных компаний и он требует обновления.

При этом государство ни в коем случае не должно определять за рыболовную компанию, какое судно, когда и на какой верфи ему надо строить. Достаточно установить равные для всех участников рынка принципы, по которым будут определяться государственная поддержка при заказе судов на российских



верфях, а заказчик сам решит, какое судно и на каком заводе ему строить. Такой механизм будет стимулировать изготовление судов на российских верфях, что позволит российским верфям развить необходимые компетенции в строительстве рыболовных судов. Более того введение требования поэтапной локализации производства рыболовного оборудования создаст предпосылки для производства такого оснащения в России, так как для производителя оборудования при принятии решения о размещении производства важно видеть рынок сбыта, который таким образом будет гарантирован.

Хотелось бы отметить, что ОСК ни в какой степени сама не претендует на получение квот на вылов водных биологических ресурсов, а заинтересована только в том, чтобы выполнять заказы на строительство новых судов для тех рыбопромышленных компаний, которые

захотят воспользоваться механизмом государственной поддержки и строить новые суда в России.

Полагаем, что достаточно создать стимулы для строительства флота в России, чтобы этот механизм начал работать и развиваться самостоятельно. При этом опыт последних лет показывает, что если не создавать дополнительных стимулов, то средний возраст флота будет увеличиваться, создавая потенциальную опасность для жизни тех, кто работает на старых судах. За все время работы механизма исторического принципа не было построено ни одного крупнотоннажного траулера. Поэтому заверения рыбопромышленных компаний о том, что если ничего не менять, а просто продлить исторический принцип еще на 25 лет, то они начнут заказывать новые суда, в том числе в России, вызывает существенные сомнения.

Тезис о том, что при введении механизма квот господдержки сразу вырастет цена на рыбу для населения, не выдерживает критики, потому что предоставление квоты государственной поддержки на длительный срок, соответствующий периоду окупаемости судна, никак не повлияет на механизм ценообразования в отрасли.

В то же время отсутствие механизма государственной поддержки при строительстве судов в России неизменно приведет к тому, что те немногие заказы на строительство новых судов, которые будут делать рыболовные компании, будут по-прежнему уходить на зарубежные верфи. Как дают понять коллеги-рыбаки, никто не хочет становиться первым заказчиком рыболовных судов в России, если при этом не будет иметь дополнительных преимуществ от размещения такого заказа на отечественных мощностях.

Пресс-служба АО «ОСК»



**Верфи АО «ОСК», способные строить рыболовные суда**

