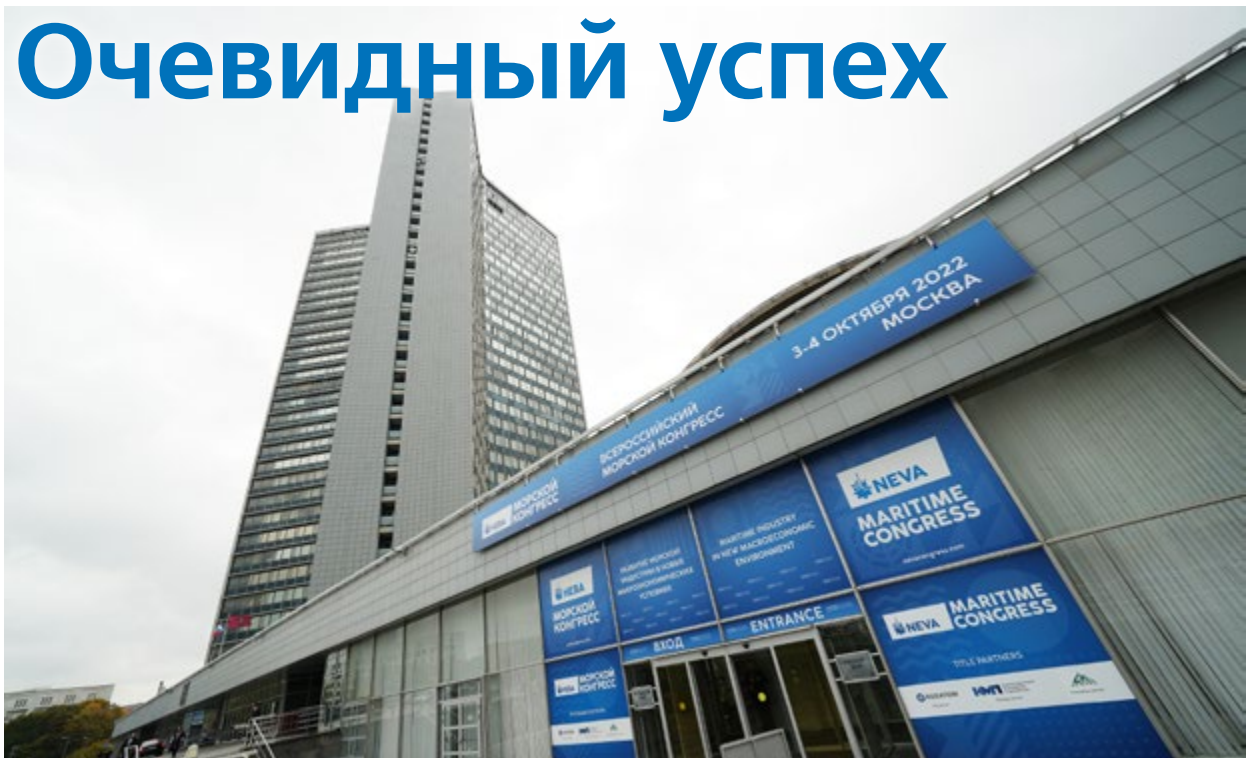
НЕВА
МОРСКОЙ КОНГРЕСС
OFFICIAL SHOW-DAILY
DIGITAL ISSUE

№3, 10 октября 2022 г., цифровой
Официальное новостное издание

РОСАТОМ
Титульный партнер
КОРПОРАЦИЯ МОРСКОГО ПРИБОРОСТРОЕНИЯ
Стратегический партнер
АК БАРС
Инновационный партнер

I Всероссийский Морской конгресс «Развитие морской индустрии в новых макроэкономических условиях»

Очевидный успех



В Москве с очевидно большим успехом прошел I Всероссийский Морской конгресс, организованный при поддержке Министерства промышленности и торговли РФ и титульных партнеров – Госкорпорации «Росатом», Корпорации Морского Приборостроения и Судостроительной корпорации «Ак Барс».

Центральным мероприятием деловой программы конгресса стала пленарная сессия «Морская политика России: новые возможности в эпоху больших перемен», которая была посвящена вопросам дальнейшего развития морской отрасли, трансформации логистических операций, реализации импортозамещения и мер поддержки отечественного судостроения.

В пленарном заседании приняла участие делегация Минпромторга РФ во главе со статс-секретарем – заместителем министра промышленности и торговли РФ Виктором Евтуховым, который, в частности, сообщил, что в настоящее время на судостроительных предприятиях РФ строится 300 судов и объектов морской техники. В перспективный план до 2035 года подано заявок на строительство еще 1500 судов. Также Виктор Евтухов отметил, что внешние санкции ограничили поставки в страну широкой номенклатуры судового оборудования и комплектующих. Министерству пришлось в этих условиях ускорить программы, направленные на обретение технологической независимости.

«Мы определили наиболее критические позиции судового оборудования, требующего замещения, для различных типов судов. Это касается рыбопромыслового оборудования, двигателей большой мощности, оборудования для СПГ и так далее, – рассказал Виктор Евтухов. – В целом в течение трех лет на реализацию проектов импортозамещения будет выделен 21 млрд рублей».

Специальный представитель ГК «Росатом» по вопросам развития Арктики, заместитель председателя Государственной комиссии по вопросам развития Арктики Владимир Панов на пленарном заседании рассказал о нововведениях, касающихся одного из основных стратегических направлений развития судоходства в стране – Северном морском пути (СМП): «Мы проделали большую работу по подготовке новой редакции правил плавания с основными участниками судоходства, – подчеркнул представитель ГК «Росатом». – В настоящий момент готовим доработку этих правил, чтобы обеспечить утвержденные законом изменения».

Окончание на стр. 2

Программы судостроения в силе

Программы судостроения Совкомфлота для российских энергетических проектов остаются в силе. Как сообщает с полей Морского конгресса корреспондент Медиапалубы, об этом рассказал генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов.

«Напомню, что концепция развития компании «Совкомфлот» в силу прямой конкуренции с иностранными судовладельцами на российских причалах системно вынуждала нас работать с иностранными фрахтователями.

И баланс перевозки компанией (между российскими и зарубежными заказчиками) составлял примерно 50 на 50. У нас были системные проектные решения, касающиеся обслуживания российских энергетических проектов. А также были долгосрочные контракты с иностранными заказчиками. В феврале эти 50% (на иностранных проектах) исчезли. Нам пришлось переориентироваться в основном на российские базы», – рассказал Игорь Тонковидов.

Но программы судостроения, которые были направлены на российские энергетические проекты, остаются в силе, подчеркнул гендиректор компании.

Заказы компании в основном составляют арктические и конвенциональные газовозы. Большая часть строящихся судов размещена на судостроительном комплексе «Звезда» на Дальнем Востоке, где для СКФ строится 20 судов.

Поддержка инновационных проектов

Заместитель директора судостроительной корпорации «АК БАРС» Александр Емелюшин на полях Всероссийского Морского конгресса выдвинул ряд предложений по развитию судостроения в условиях санкций.

Он напомнил, что «АК БАРС» для увеличения потребительской привлекательности и расширения сбыта гражданской продукции ведет работу по созданию судов, работающих на различных видах топлива. В качестве примера он привел инновационный теплоход на СПГ «Чайка» проекта 03622, который был построен на Зеленодольском заводе имени А.М. Горького (входит в судостроительную корпорацию «АК БАРС») и был передан заказчику, компании «Газпром СПГ технология».

Кроме этого Емелюшин поделился новостью, что в сентябре «АК БАРС» подписал договор о строительстве первого в России инновационного судна с энергетической установкой на базе опытного образца универсального функционального модуля на водородных топливных элементах. Это 10-местное прогулочное судно, которое планируется сдать в октябре 2023 года.

Однако каковыми бы положительными ни были результаты, в «АК БАРСе» считают, что отрасли необходимы дополнительные меры господдержки.

«Мы понимаем, что цикл строительства судов достаточно продолжительный, особенно в гражданском судостроительстве. Хотелось бы найти поддержку в сдерживании цен на основное сырье и материалы, в том числе и по части субсидирования затрат заказчиков и судоходных компаний. Потому что судоходные компании подвержены рискам. С учетом того, что по времени навигация тоже ограничена, необходимо выдавать компаниям субсидии на приобретение инновационных судов. В условиях санкций существует поддержка предприятий по выдаче лизинговых льгот. Хотелось бы, чтобы эта работа продолжилась и дальше. Кроме этого, есть предложения с ввозом из-за рубежа комплектующих материалов», – заявил Емелюшин.

Морской конгресс 2022: самое главное

КОРОТКО

Верфь на острове Котлин

На новой верфи будут строить крупнотоннажные суда длиной до 320 метров и водоизмещением до 40 тысяч тонн, а именно атомоходы, контейнеровозы ледового класса и плавучие атомные энергоблоки. Об этом на Всероссийском Морском конгрессе заявил представитель Росатома в рамках доклада о перспективах строительства грузового и ледокольного флота до 2035 года. В августе этого года на совещании по развитию отечественного судостроения глава Росатома Алексей Лихачев обосновал необходимость реализации проекта по строительству новой верфи на острове Котлин. Президент России поручил правительственным структурам подробно рассмотреть данный вопрос. Проект прорабатывается совместно с Росатомом, ОСК и Центром технологии судостроения и судоремонта.

Высокоточные прогнозы

Организация судоходства на Севморпути требует высокоточных прогнозов. Легкомысленный подход в этом вопросе может дорого стоить не только судовладельцам, но и крупному бизнесу. Об этом заявил на Всероссийском Морском Конгрессе в Москве директор Арктического и антарктического научно-исследовательского института Александр Макаров, передает B-Port. Он выступил на стратегической сессии «Северный морской путь: продолжение движения сквозь льды» с презентацией, посвященной обеспечению безопасности судоходства по Северному морскому пути при помощи долгосрочных ледовых прогнозов и перспективам регулярной круглогодичной навигации. В рамках сессии также обсуждалось развитие СМП, строительство и модернизация портовой инфраструктуры в Арктике и инвестиционные проекты на период до 2035 года. «От качества ледовых прогнозов на трассе Северного морского пути и от их своевременного получения зависят сроки и конечная стоимость не только грузоперевозок, но и реализация многих крупных проектов. Сезонного исчезновения ледяного покрова в Северном Ледовитом океане, ожидаемого к середине века, не произойдет. Но важно понимать, что арктические моря сегодня характеризуются высокой изменчивостью ледовой обстановки и требуют к себе особого внимания. Организация судоходства по трассе Севморпути требует высокоточных прогнозов. Легкомысленный подход в этом вопросе может дорого стоить не только судовладельцам, но и крупному бизнесу», – подчеркнул директор ААНИИ.

Собственный экспортный флот

В работе крупнейшего форума в морской индустрии принял участие директор департамента логистики компании «Норникель» Равиль Насыбуллов.

В ходе стратегической сессии «Северный морской путь: продолжение движения сквозь льды» он отметил, что «Норникель» рассматривает возможность создания собственного экспортного флота и строительства дополнительного ледокола на верфи «Звезда».

«Я не исключаю, что практически вся продукция так или иначе у нас будет переориентирована на азиатские рынки, – сказал Насыбуллов. – Соответственно, мы вынуждены будем наращивать наши провозные мощности. Мы как компания всерьез задумываемся о формировании собственного экспортного флота, который бы позволил нам гарантированно обеспечить вывоз продукции».

Также топ-менеджер внес ясность по поводу строительства одного из новых ледоколов. Ранее планировалось строительство на финской верфи Helsinki Shipyard. Теперь в качестве альтернативной верфи «Норникель» рассмотрит Дальневосточный центр судостроения и судоремонта (ДЦСС).

«Мы подписали трехсторонее соглашение с Росатомом и ДЦСС о строительстве ледокола, сейчас планируем построить с ними еще один», – прокомментировал Насыбуллов. Указанное соглашение компания заключила еще в 2021 году. Оно связано с необходимостью увеличения объема перевозок для своевременной реализации стратегических инвестпроектов в Арктике.

Очевидный успех

Окончание. Начало на стр. 1

Игорь Тонковидов, генеральный директор – председатель правления ПАО «Совкомфлот», рассказал на пленарной сессии Морского конгресса о дальнейших планах реализации политики импортозамещения на транспортном комплексе.

Важнейшей составляющей I Всероссийского Морского конгресса стали мероприятия, посвященные 90-летию Северного морского пути, организованные при поддержке Госкорпорации «Росатом». Одним из таких мероприятий была стратегическая сессия «Северный морской путь: продолжение движения сквозь льды», участники которой подчеркнули необходимость развития СМП как транспортного коридора и его глобальную роль в мировом транспортном будущем. Эксперты высказали свои предложения по организации регулярной круглогодичной навигации, обновлению и обслуживанию ледокольного, грузового, аварийно-спасательного и вспомогательного флота.

Руководитель Росморречфлота Захарий Джиоев рассказал на Конгрессе, что на сегодняшний день в России функционируют 64 морских порта, из них 22 – на Дальнем Востоке. Продолжается процесс укрупнения: порты становятся терминалами, что позволяет удерживать уровень административных процедур на максимально низком уровне, обеспечивая портам конкурентоспособность. Объем перевалки грузов за 2021-2020 годы показывает хорошую динамику. Морской транспорт, например, работает относительно общего экономического роста с опережающими темпами. Несмотря на сложности в 2022 году за 9 месяцев грузооборот портов показывает небольшой прирост. Это результаты перетоков грузов из одних бассейнов в другие.

В дни работы Морского конгресса были подписаны соглашения о сотрудничестве между Госкорпорацией «Росатом» и Центром морских исследований МГУ имени М.В. Ломоносова, соглашение между Госкорпорацией «Росатом» и АНО «Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации», соглашение между ФГУП Росморпорт и компанией «НЕВА-Интернэшнл» и соглашение между компанией «Ригель» и Московским Физико-техническим университетом.

В рамках деловой программы конгресса плодотворно прошли международные бизнес-диалоги «Россия – Китай», «Россия – Турция», организованные в гибридном формате с помощью телемостов с российскими и зарубежными экспертами.

В завершении первого дня Конгресса состоялся торжественный прием, посвященный 90-летию Северного морского пути. С приветственной речью выступили заместитель генерального директора – директор Дирекции Северного морского пути ГК «Росатом» Вячеслав Рукша и генеральный директор ФГУП «ГлавСевморпуть» Александр Ольшевский. По окончании мероприятия были вручены призы от организаторов и партнеров Всероссийского Морского конгресса.

В работе Морского конгресса приняли участие члены Совета Федерации, депутаты Государственной Думы, члены Правительства РФ, Морской коллегии при Правительстве РФ, представители Минпромторга России, Минтранса России, Минвостокразвития России, Федерального агентства морского и речного транспорта, Росморречфлота, Росгидромета, Правительства Москвы, Объединенной судостроительной корпорации, Росморпорта, Морспасслужбы, Морского совета при правительстве Санкт-Петербурга, Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, Российской палаты судоходства, Ассоциации морских торговых портов, Всероссийской ассоциации рыбохозяйственных предприятий, предпринимателей и экспортеров, Ассоциации судовладельцев рыбопромыслового флота, Российского Классификационного Общества (РКО), Российского морского регистра судоходства, Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта, СРО «Российская Ассоциация морских и речных бункеровщиков», а также делегации из Москвы, Санкт-Петербурга, Астрахани, Якутии, Татарстана, Карелии, Ленинградской, Мурманской, Архангельской и Сахалинской областей.

НЕВА МОРСКОЙ КОНГРЕСС

«Show-daily Морской конгресс 2022»
Выпуск третий цифровой
10.10.2022 г.

Официальное новостное издание конгресса

Специальный выпуск газеты «Промышленный еженедельник»

Издание зарегистрировано в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия, ПИ № ФС77-19251 от 23.12.2004 г.

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ:
ООО «Редакция газеты «Промышленный еженедельник»

Объединенная промышленная редакция

Генеральный директор, главный редактор
Валерий Стольников

Главный художник
Светлана Селиверстова

Заместитель главного редактора
Елена Стольникова

Помощники главного редактора
Татьяна Соколова
Татьяна Калинина

Обозреватели:
Наталья Швецова
Александр Перельштейн
Олег Дейнеко

Фотокорреспонденты:
Юрий Ридякин
Руслан Колесин

Редакция газеты на площадке конгресса
Пресс-центр конгресса

Адрес для корреспонденции:
123104, Москва, а/я 29,
Промышленная редакция

Тел. редакции:
(495) 505-76-92
(901) 578-18-05

www.promweekly.ru
www.prom.red
doc@promweekly.ru
pe-gazeta@inbox.ru

Отпечатано в типографии
ООО «Печатных дел мастер»
109518, Москва,
Грайвороновский 1-й пр. 4,
строение 30

Тираж 5000 экз.

Распространяется бесплатно

Морской конгресс 2022: самое главное

Актуальные проблемы рыбопромыслового флота

Перед началом Всероссийского Морского конгресса президент ВАРПЭ Герман Зверев дал большое интервью журналу «Корабел» о ситуации с рыбопромысловым флотом России.

– Предлагаю начать с простого, но важного вопроса: как вы на сегодня оцениваете состояние российского рыбопромыслового флота? Также предлагаю сравнить наш рыбопромысловый флот и зарубежный, ведь нередко говорят о том, что где-то там всегда лучше.

– В России в добыче водных биоресурсов занято свыше 1000 судов. 764 рыбопромысловых судна работают на Дальнем Востоке, их средний возраст – 29 лет. В Северном бассейне промысел ведут 172 судна со средним возрастом 27 лет. Для сравнения: по данным ФАО, средний возраст промысловых судов в Южной Америке – 38 лет, в Северной Америке – 36 лет, в Африке – 34 года, в Океании – 32 года, в Азии – 26 лет, в Европе – 28 лет.

Важно понимать, что возраст судов не равен эффективности промысла. Приведу пример. В 2019 году российский траулер «Петр I» установил мировой рекорд – он добыл и переработал 87 297 тонн рыбы. За сутки траулер вылавливал 985 тонн сельди, а суточный максимум по заморозке рыбы достигал 530 тонн готовой продукции. Это судно было построено в 1993 году. Или другой пример – в последние годы рыбопромышленники активно переоборудуют флот для добычи минтая: устанавливают на судах линии для производства филе. По данным Ассоциации добытчиков минтая, выпуск продукции глубокой переработки из минтая (филе, фарш, сурими) вырос за последние семь лет почти в пять раз – с 48 до 211 тыс. тонн (прогноз на 2022 г.), 83% из которых производит в море 41 судно, и это не новые суда, построенные в рамках программы инвестквот.

Ситуация с рыболовецким флотом в стране сбалансирована – на смену устаревшим судам приходят новые, которые предприятия строят как в рамках программ господдержки, так и собственных производственных стратегий. Суда строятся и в России, и за рубежом. Действующий флот проходит модернизацию и становится не менее эффективным, чем новые суда.

– Санкции и оборудование. Конечно же, это коснулось, пожалуй даже в первую очередь, именно рыбаков. Какие на сегодня видите выходы из ситуации, помогаете ли как-то рыбопромысловым компаниям?

– Да, действительно, удар санкций пришелся и на строящиеся в России суда. Инвесторы столкнулись с немотивированным отказом иностранных поставщиков от поставки заказанного и частично оплаченного оборудования. Есть потребность в верифицированном судовом оборудовании. Все это, в свою очередь, потребует перепроектирования судов. Ситуация на контроле у Президента РФ и Правительства. Принято решение о том, что государство выделит 7 млрд рублей на подготовку эскизных проектов по 40 типам таких изделий, чтобы была возможность достроить в ближайшие годы более 100 различных судов: торговых, пассажирских, технических и рыбопромысловых.

Но перепроектирование неминуемо скажется на сроках строительства, которые еще до санкций сильно отставали от намеченных графиков. Это большой риск для окупаемости инвестиций.

Нужно признать, что пока ситуация с импортозамещением оборудования для рыбной отрасли – худшая из всех сегментов пищевого машиностроения. По разным причинам отечественное производство оборудования для рыбопромышленников занимает крошечное положение в машиностроении для «пищевки», но ситуация будет меняться. При Минпромторге создана подгруппа «Машины и оборудование для рыбоперерабатывающей промышленности», которую я возглавляю. Сейчас мы работаем над созданием «организационного каркаса» этой работы – создаем единую базу поставщиков и покупателей с «живыми» контактами.

– Не считаете ли вы, что загвоздка с оборудованием ставит под вопрос рентабельность программы инвестиционных квот?

– Да, это так. Отставание от графиков строительства напрямую влияет на окупаемость этих проектов. При планировании участия в программе инвесторы рассчитывали получить суда не позднее 2025 года, но сегодня она выполнена лишь на 7%. Так как квоту инвесторы получают после ввода судов в эксплуатацию, срок работы «на перспективу» растет пропорционально отставанию от графика строительства. Ситуацию усугубляют финансовые обязательства перед банками, в которых рыбаки брали кредиты на строительство судов. Они должны выплачивать проценты по этим кредитам, поддерживать ковенант на установленном договорами уровне, продлевать и обслуживать банковские гарантии, выданные Росрыболовству в качестве обеспечения строительства.

Ситуация у самих верфей тоже далека от позитивной. Руководство ОСК не раз указывало на то, что с рыбаками работает «в минус». Еще до санкций, в конце 2021 года, судоверфи объявили, что стоимость контрактов на строительство новых рыбопромысловых судов вырастет на 30% и начать их смогут не ранее 2025 года. Сейчас, вероятно, ситуация еще более критичная.

– Как вообще рыбопромысловые компании оценивают программу инвестиционных квот? Также интересно узнать ваше личное отношение, предложения ВАРПЭ.

– Как я и говорил выше, в части флота программа выполнена лишь на 7%. Из 105 судов построено всего девять (три из них – краболовы). При этом все построенные суда были спроектированы, а некоторые из них даже спущены на воду до запуска механизма инвестквот. К концу 2025 года именно на этот год было запланировано завершение программы, по нашим прогнозам, будет построено только 25% запланированных судов.

Так что оценки делать преждевременно. Да и в целом оценку первого этапа программы может проводить уполномоченный орган – Счетная палата РФ. Такая проверка проводится, ее результаты должны быть представлены в декабре на Коллегии Счетной палаты.

С учетом ситуации мы выступаем за то, чтобы не спешить со вторым этапом инвестиционных квот для флота, который согласно соответствующему законопроекту запланирован на 2023 год. Кроме того, в будущем важно, на наш взгляд, исправить перекос в сторону крупнотоннажного флота, заложенный на первом этапе. Продолжение в том же формате может привести к избытку промысловых мощностей и, как следствие, чрезмерному промысловому усилию на водные биоресурсы и подрыву их запасов. В первую очередь речь о минтае и сельди, так как на добычу именно этих видов ориентированы строящиеся под инвестквоты крупнотоннажные суда. Кстати, этот вывод подтверждают и данные ФАО. В докладе «Состояние мирового рыболовства и аквакультуры – 2022» организация отмечает, что тенденция к созданию более крупных и мощных судов и использование более эффективных орудий лова потенциально может поставить под угрозу устойчивость рыболовства. Сокращение числа судов в мире не решает задачу добычи рыбы без вреда окружающей среде и запасам.

– Малый и средний бизнес неоднократно говорил о том, что программа инвестиционных квот хороша лишь для крупного бизнеса. Банально – невозможно получить кредитование на рыбопромысловое судно, которое сегодня оценивается в суммы от 1,5 до 4 млрд рублей. Прокомментируйте.

– Да, так и есть, у малого и среднего бизнеса нет доступа к крупным банковским кредитам, поэтому они не могут принять участие ни в аукционах, ни в программе «квоты под инвестиции». В результате их ресурс как раз и переопределяется между крупными холдингами.

Математика очень проста. Например, сейчас в рамках законопроекта о втором этапе инвестквот обсуждается выставление на аукционы с инвестиционными обязательствами 100% квот на добычу моллюсков и прочих водных беспозвоночных и 50% на краба. В результате 69,55 тыс. тонн крабов, моллюсков и прочих водных беспозвоночных уже в 2023 году будут полностью изъяты у 116 предприятий Дальнего Востока и Крайнего Севера, в том числе у 74 малых и средних предприятий.

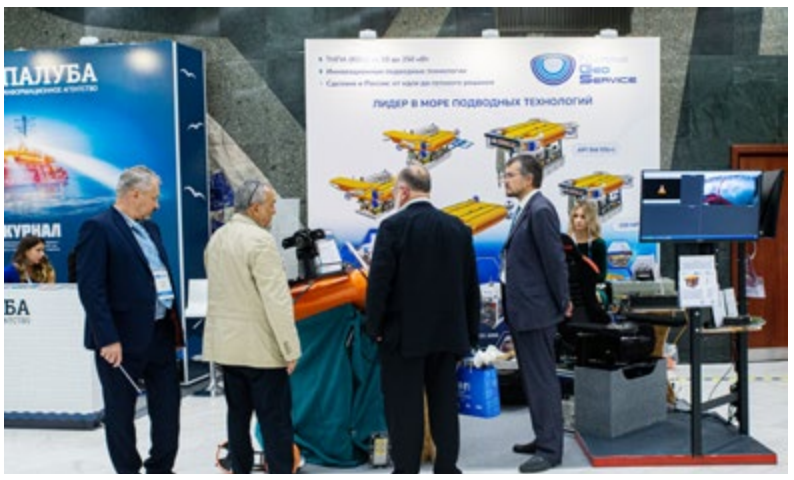
Средняя начальная стоимость лотов на аукционах в 2019 году составила 4,5 млрд рублей. Однако согласно результатам контрольного мероприятия Счетной палаты тогда начальная стоимость была значительно занижена, поэтому в этот раз следует ожидать, что стоимость лотов будет значительно выше. Помимо этого, согласно условиям программы предприятие – победитель аукциона берет на себя обязательства по строительству инвестиционного объекта. Так, строительство краболовов в среднем обходится в 1,7 млрд рублей. Но, по оценкам ВАРПЭ, реальная стоимость строительства таких судов с учетом затрат на исполнение необходимых административных требований составляет 2,93 млрд рублей. У малых и средних предприятий нет таких денег и нет доступа к соответствующим кредитным источникам. Некоторые из них будут вынуждены объявить дефолт. Лишение их возможности для продолжения работы, резкое сокращение выручки приведут к разрыву «социальной ткани» в отдаленных прибрежных регионах, ударят по бюджетной обеспеченности семи субъектов Федерации, где проживают около 6 млн человек, и в конечном счете потребуют субсидирования из федерального бюджета.

– Предлагаю перейти к теме судоремонта. Одно дело построить судно, а другое – его еще и ремонтировать надо.

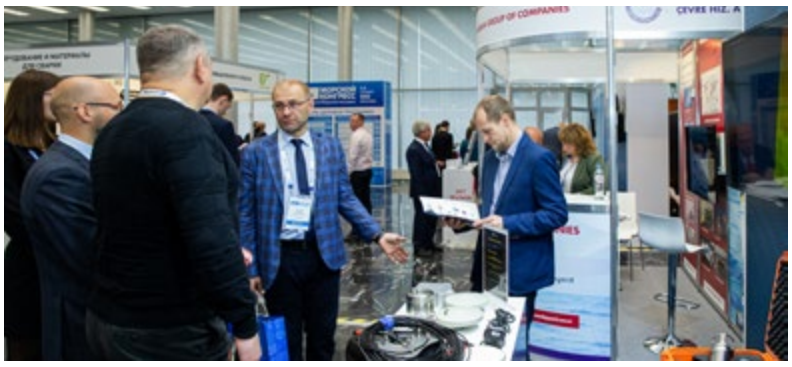
– Судоремонтная база России представлена 30 предприятиями. Из них крупных и средних – 18: 10 – на Дальнем Востоке, 2 – на Северном, 1 – на Западном, 2 – на Южном, 3 – на Каспийском бассейнах. Общая площадь специализированных цехов – менее 200 тыс. м. В результате более 2/3 российского крупно- и среднетоннажного флота (около 400 судов) традиционно проходят плановые и внеплановые ремонтные работы и модернизацию за рубежом. Как правило, это наиболее современные и эффективные суда. Наши предприятия не имеют технической возможности осуществлять ремонт таких судов.

Окончание на стр. 7

Морской конгресс 2022: фоторепортаж



Морской конгресс 2022: фоторепортаж



Морской конгресс 2022: самое главное

Делегация FESCO приняла участие в Морском конгрессе

Делегацию Транспортной группы FESCO возглавил коммерческий директор Дальневосточного морского пароходства Денис Канатаев.

Также в делегацию вошли директор по морским проектам ДВМП Марат Яруллин, руководитель проектов Дирекции по морским проектам ДВМП Олег Соляков, руководитель направления морских перевозок Дирекции по международному сотрудничеству и взаимодействию с органами государственной власти ДВМП Анатолий Личманов, директор филиала «Феско Интегрированный Транспорт» в г. Санкт-Петербурге Георгий Ремизов, начальник отдела проектных перевозок ДВМП в г. Санкт-Петербург Светлана Садчикова, руководитель направления железнодорожных перевозок Дирекции по международному сотрудничеству и взаимодействию с органами государственной власти ДВМП Алексей Артеменко и директор департамента проектных перевозок ДВМП Александр Шмелев. В частности, представители компании выступили на сессии «Северный морской путь: продолжение движения сквозь льды», приуроченной к 90-летию Севморпути.

FESCO – одна из крупнейших частных транспортно-логистических компаний в России с активами в сфере портового, железнодорожного и интегрированного логистического бизнеса. Большая часть операций Группы сосредоточена на Дальнем Востоке России, что позволяет FESCO получать дополнительные преимущества от участия в динамично растущих объемах торговых операций между Россией и странами Азии. FESCO является лидером контейнерных перевозок через Дальний Восток России по внешнеторговым морским линиям, связывающим РФ и страны Азии, по каботажным морским линиям и по железной дороге, а также крупнейшим портовым контейнерным оператором Дальневосточного региона. Группе FESCO принадлежит Владивостокский морской торговый порт с ежегодной пропускной способностью 5 млн тонн генеральных грузов и нефтепродуктов, 150 тыс. единиц автомобилей и колесной техники и 670 тыс. TEU контейнерных грузов. Собственный флот FESCO включает 13 контейнеровозов, семь универсальных сухогрузов и одно многоцелевое судно ледового класса.

Более 7000 позиций оборудования

В настоящее время на портале Центра импортозамещения и локализации судового комплектующего оборудования (Центр СКО) ЦНИИ «Курс» уже зарегистрировано более 7000 единиц различного судового оборудования. И эта цифра продолжает расти. Такие данные в ходе своего доклада на первом Всероссийском морском конгрессе привел директор центра импортозамещения ЦНИИ «Курс» Дмитрий Стоянов.

В 2018 году специалисты ЦНИИ «Курс» разработали единую электронную централизованную систему судового комплектующего оборудования (СКО). На интернет-портале, который находится в свободном доступе по адресу по адресу www.c-sko.ru, размещен каталог оборудования и проектов судов, перечень предприятий судостроительной отрасли, данные о потребности в новых судах, а также сведения о действующих и перспективных мерах господдержки.

Также в каталоге есть информация об отечественных производителях и технических характеристиках продукции судостроения в части импортозамещения.

В ответ на запрос рынка на импортозамещение агентство «Медиапалуба» в 2022 году разработала и запустила новый раздел, посвященный импортозамещению в судостроении и поиску поставщиков на заказы «Оборудование». В рамках раздела, компании презентуют номенклатуру производимого оборудования (с сертификатами РС или РРР), которая предлагается в качестве аналогов иностранным поставщикам. Все оборудование систематизировано, согласно постановлению правительства №719 (Редакция от 19 мая 2021 года) и ЕСКД.

Новые соглашения

В рамках Морского конгресса были заключены соглашения, нацеленные на развитие морского потенциала России и реализацию проектов в области судоходства.

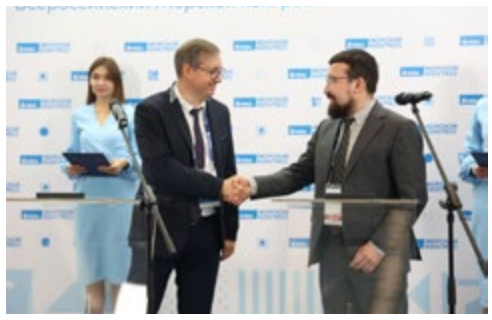
- Соглашение заключили компания Ригель и Московский Физико-технический институт (МФТИ).

Подписанты: Гаричев Сергей Николаевич – директор по исследованиям, разработкам и коммерциализации МФТУ и Власов Евгений Николаевич – Генеральный директор Ригель.

– Подписали соглашение ФГУП Росморпорт и компания «НЕВА-Интернэшнл».

Подписанты: Василий Игоревич Стругов – ФГУП Росморпорт и Александр Ульянов – генеральный директор ООО «НЕВА-Интернэшнл».

Стороны намерены проводить в России и за рубежом совместные мероприятия, реализовывать проекты и программы, направленные на непрерывное развитие морского потенциала РФ. Также предусмотрено проведение мониторинга реализации национальных проектов в области судостроения и судоходства, портовой деятельности и экологии, обмениваться отраслевой информацией, оказывать взаимную экспертную, консультационную и информационную поддержку.

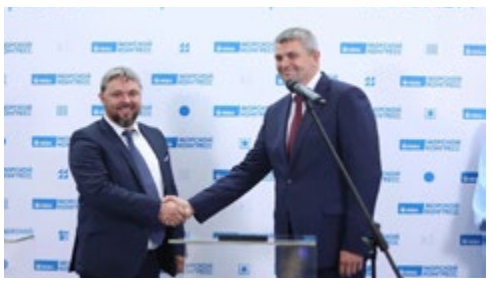


- Соглашение между Корпорацией Морского Приборостроения, Санкт-Петербургским Государственным Морским Техническим Университетом (СПбГМТУ) и Петровским колледжем.

Подписанты: Леонид Васильевич Стругов – Генеральный директор АО «Корпорация морского приборостроения», Глеб Андреевич Туричин – ректор СПБГМТУ, Елена Вячеславовна Васина – директор Петровского колледжа.

- Соглашение между ФГБОУ ВО «Астраханский государственный университет им. В.Н. Татищева» и ООО «Центр морских исследований МГУ имени М.В. Ломоносова».

Подписантами выступили Титов Алексей Валерьевич – проректор по цифровизации, инновациям и приоритетным проектам Астраханского государственного университета имени В. Н. Татищева и Шабалин Николай Вячеславович – исполнительный директор ООО «Центр морских исследований МГУ имени М. В. Ломоносова».



Делегация Сахалинской области

Официальная делегация Сахалинской области участвовала в Морском конгрессе. Делегацию возглавил заместитель председателя правительства Сахалинской области Сергей Олонцев.

Также в нее вошли министр транспорта и дорожного хозяйства региона Валерий Спиченко и его заместитель Максим Жоголев.

Островное положение Сахалинской области предопределяет ведущую роль морского транспорта, поскольку практически все грузы на Сахалин и Курилы, а также в обратном направлении на материк и в сопредельные государства доставляются морем. В регионе действует пять морских портов.

В частности, морской порт Корсаков является одним из крупнейших портов Сахалинской области с круглогодичной навигацией и специализируется на обработке контейнеров, перевалке нефтепродуктов, генеральных грузов, автомобилей, металлолома, обеспечении транспортной доступности жителей Сахалина и Курильских островов в рамках регулярного транспортного сообщения Сахалин – Курилы, а также на обслуживании круизных туристических лайнеров. В рамках шельфового проекта «Сахалин-2» в Корсаковском районе эксплуатируется специализированный порт Пригородное для транспортировки нефти и сжиженного природного газа.

В настоящее время Корпорация развития Сахалинской области реализует инвестиционный проект «Логистический технопарк (Корсаковский порт)», который предусматривает создание на южной оконечности о. Сахалин на побережье залива Анива современного многофункционального глубоководного порта-хаба в целях ресурсно-технологической поддержки транспортно-логистического проекта «Северный морской транзитный коридор» и обслуживания круизных туристических судов. Проектом предусмотрена полная реконструкция и расширение мощностей действующего порта Корсаков с предварительной консолидацией негосударственных активов в интересах региона, объединением усилий с федеральными структурами управления имущественным комплексом порта, привлечением в проект заинтересованных инвесторов.

Морской конгресс 2022: самое главное

Актуальные проблемы рыбопромыслового флота

Окончание. Начало на стр. 3

На Севере сегодня нет ни одного крупного гражданского судоремонтного предприятия, поэтому суда Северного и Западного бассейнов обслуживались в Норвегии, Финляндии, Польше, прибалтийских государствах бывшего СССР. Сейчас они сталкиваются с отказом иностранных партнеров. Дальневосточные суда ремонтируется в Китае и Южной Корее, где кратно выросла стоимость услуг.

Но и это не все проблемы. Практически все ведущие зарубежные поставщики запчастей и оборудования для промысловых судов отказались поставлять в Россию свою продукцию и направлять сервисных специалистов для ее обслуживания. Остро стоит проблема нехватки специалистов по ремонту и наладке электрооборудования и другого современного оборудования – их в России практически нет, а «выписывать» их из-за границы в текущих условиях фактически невозможно.

Поэтому все те, кто выступает за скорейшее продолжение строительства крупнотоннажного флота, попали в свою же ловушку – возможности российского судоремонта ограничены, и они «инвестируют» в развитие зарубежных верфей. В результате миллионы долларов «уплывают» за рубеж. Согласно данным импортных таможенных деклараций, статистическая стоимость ремонта 70 судов за границей в 2020 году составила 119,19 млн долларов. Сейчас важно остановить вторую волну строительства супертраулеров и заняться решением системной проблемы российского рыболовства – зависимости от иностранной инфраструктуры. Важно вкладывать деньги в российскую экономику.

– Есть какие-то планы по развитию судоремонта для тех компаний, что занимаются промыслом в Северном бассейне?

– В Мурманске из 60 судоремонтных предприятий, признанных инспекцией Регистра для производства судоремонтных работ, только четыре в состоянии выполнить весь объем работ, достаточный для получения класса (включая докование). При этом почти все океанические промысловые траулеры, приписанные к порту Мурманск, – иностранной постройки и могут ремонтироваться только за рубежом, что, как уже было сказано, сейчас невозможно. Провести в Мурманске доковый ремонт рыболовного судна дедвейтом 3–4 тыс. тонн невозможно.

В 2019 году в Заполярье объявили о создании кластера «Полярный» на базе 10-го судоремонтного завода в городе Полярном (ЗАТО Александровск). Предполагалось, что кластер объединит сразу три производства: рыбообработку, ремонт и строительство малых и средних рыбопромысловых судов. Однако пока эта идея не реализована.

Для развития судоремонта власти Мурманской области предложили ввести государственную поддержку строительства плавучих доков или включить их в преференциальные налоговые режимы территории опережающего развития «Столица Арктики» и Арктической зоны Российской Федерации. Поддерживаем эту инициативу.

– Теперь давайте подробнее поговорим о судоремонте на Дальнем Востоке. Какие предлагаете решения ВАРПЭ?

– Рыбацкое сообщество не раз поднимало вопрос о необходимости развития судоремонта в России. В 2019 году на площадке Комиссии РСПП по рыбному хозяйству и аквакультуре были разработаны предложения по технологическому развитию этого сектора. В прошлом году мы направили в Минпромторг предложения по разработке программы развития судоремонтных мощностей в России до 2030 года. Создание на Камчатке центра комплексного обслуживания рыбопромыслового флота стоимостью 15 млрд рублей могло бы решить проблему. Проект должен быть включен в программу развития судоремонтных мощностей и в стратегию развития рыбохозяйственного комплекса Камчатки.

Географически Петропавловск-Камчатский расположен в самой выгодной локации к двум главным регионам промысла – охотоморскому и беринговоморскому. Проект развития судоремонта на Камчатке потребует примерно 300–350 высококвалифицированных специалистов. Если он будет успешно реализован, это даст Камчатке, я думаю, до 5 млрд рублей добавки в региональный валовый продукт ежегодно. Вхождение рыбодобывающих компаний в развитие судоремонта в регионе также даст толчок экономике края.

На федеральном уровне уже формируется концепция по реализации предложений ВАРПЭ. Так, в августе помощник Президента РФ Максим Орешкин поручил Минтрансу России, Минпромторгу России, Минфину России и Минэкономразвития России разработать комплексный план модернизации судоремонта на Камчатке. 5 сентября в ходе совещания в регионе глава государства пообещал поддержать проекты в сфере судостроения в крае.

Еще одна мера поддержки – обнуление НДС для всех предприятий судоремонтной отрасли, при этом обязательным условием для них станет подписание инвестиционного соглашения и направление дополнительных доходов на развитие предприятия. В текущей ситуации ВАРПЭ также предлагает упростить административные регламенты ФТС при оформлении судового комплектующего оборудования, разрешить его беспошлинный ввоз для проведения судоремонта на территории страны.

– Какие планы у ВАРПЭ на ближайшие годы? И хотелось бы услышать, какими вы видите перспективы развития рыбопромышленной отрасли в стране и, конечно, рыбопромыслового флота?

– Сейчас мы на пути важного решения – закон о втором этапе инвестиционных квот в принципе сформирует будущее отрасли на ближайшие 10 лет. 90% в ней будет принадлежать крупным и сверхкрупным корпорациям или в ней сохранится многоукладность – малый и средний бизнес? Мы рассчитываем на то, что рыбная отрасль сохранит свою уникальность, а для ее модернизации будут использованы другие, более эффективные инструменты. Кстати, один из предложенных ВАРПЭ механизмов развития как раз касается судостроения – мы предлагаем ввести «инвестиционный налог» в крабовой отрасли. Для этого необходимо внести в Закон о рыболовстве норму, обязывающую крупных пользователей квот на добычу крабов (с договорами от 2018 года) заключить контракты на строительство рыбопромысловых судов на отечественных верфях. «Инвестиционный налог» предлагается распространить на предприятия, у которых квота превышает 1000 тонн. Они должны будут построить по одному судну на каждую добываемую 1000 тонн до конца действия договора пользования квотами, то есть до 2033 г. По нашим оценкам, в рамках программы на российских верфях может быть построено 39 краболовов.

Источник: https://www.korabel.ru/news/comments/rybopromyslovyy_flot_prezident_varpe_o_samyh_aktualnyh_problemah.html

KOPOTKO

Провал проекта водного такси

В рамках Всероссийского Морского конгресса директор СПб ГКУ «Агентство внешнего транспорта» Александра Бахмутская рассказала о ситуации пассажирских перевозок в Северной столице. Как она отметила, пандемия отрицательно повлияла на пассажирооборот. И только сейчас пассажирские перевозки возвращаются к уровню 2020 года. Это на 340-350 человек на судно. В целом в год перевозится около 2 млн человек. Вместе с тем Бахмутская ответила на вопрос, почему проект водного такси так и не был реализован в Санкт-Петербурге. «Его результаты были крайне неутешительны. Субсидии на одного человека достигали 1000 рублей. Большая часть компаний, участвующих в проекте, пришли к банкротству. В прошлом году мы попробовали вернуться к проекту. Запустили «Невский маршрут». Из-за плохой погоды под конец навигации нередко суда ходили пустыми. А так как они работали в рамках определенного расписания, остановиться и не ходить они не могли. Все таки водный транспорт должен быть востребованным среди пассажиров. Этого мы пока еще не увидели», – ответила она.

Экономический шок

Президент ВАРПЭ Герман Зверев принял участие в стратегической сессии «Обновление промыслового флота: потребности отрасли и предложения судостроительных предприятий» Морского конгресса. Он рассказал о том, какой шок в экономике может произойти из-за приостановки работы незначительного числа небольших компаний. Глава ВАРПЭ сослался на исследование Венского научного центра, проведенное в мае 2022 года. Его специалисты пришли к выводу, что в экономике может быть незначительное количество небольших компаний, приостановка деятельности которых вызывает колоссальный шок для всей экономики. К примеру, в Венгрии остановка работы 32 предприятий, которые составляют 0,35% от общего числа в стране, приведет к выпадению 33% ВВП, передает пресс-служба ВАРПЭ. Герман Зверев добавил, что это применимо и к судостроительной отрасли – она завязана на поставки множества видов оборудования и является технически сложной. «Оценивая текущее состояние и взаимодействие рыбной отрасли и судостроительной, необходимо иметь в виду два обстоятельства. Как себя покажет изделие на промысле – какова уловистость, какова техническая надежность судна. Второе – насколько отрасль защищена от шоков, потому что при отсутствии гвоздей увеличение объемов производства досок не приведет к тому, что забор будет построен. Если где-то возникает дефицит какого-то критического элемента, это может замедлить или парализовать всю цепочку», – добавил глава ведущего объединения рыбаков.

Морской конгресс 2022: самое главное

Комитет Санкт-Петербурга по делам Арктики

3 и 4 октября 2022 года делегация Комитета Санкт-Петербурга по делам Арктики во главе с первым заместителем председателя Комитета Еленой Асеевой приняла участие в мероприятиях Всероссийского морского конгресса, посвященных 90-летию Северного морского пути.

Морской конгресс, проходящий в Москве, собрав ведущих представителей и экспертов отрасли, объединил свыше 200 российских и международных спикеров, а также 1500 участников из 50 регионов России и 20 стран мира.

Представительно на Морском конгрессе выступил и Санкт-Петербург, который представляли как ключевые центры подготовки кадров для российского флота в лице Государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова, Санкт-Петербургского государственного морского технического университета, Морской технической академии имени адмирала Д.Н. Сенявина и ГБПОУ «Петровский колледж», так и научно-производственные компании, задействованные в том числе в проектах развития Северного морского пути. Среди них АО «Центр технологий судостроения и судоремонта», НИЦ «Курчатовский институт» –ЦНИИ КМ «Прометей», концерн «Центральный научно-исследовательский институт «Электроприбор», АО «Морские навигационные системы». Большинство предприятий-участников из Санкт-Петербурга являются резидентами Научно-производственного арктического кластера города.

«Санкт-Петербург в очередной раз продемонстрировал, что обладая уникальным кадровым, интеллектуальным и промышленным потенциалом, готов участвовать в решении стратегических задач, касающихся как развития российского флота в целом, так и Северного морского пути в частности», – рассказала первый заместитель председателя Комитета Санкт-Петербурга по делам Арктики Елена Асеева.

В рамках Морского конгресса эксперты из Северной столицы выступили на стратегических и рабочих сессиях «Северный морской путь: продолжение движения сквозь льды», «Судостроение как драйвер российской промышленности: развитие межотраслевой кооперации», «Цифровизация российских верфей: интеллектуальный шаг в будущее».

Основные обсуждения касались развития Северного морского пути в условиях санкционного давления, строительства и модернизации портовой инфраструктуры в Арктике и инвестиционных проектов на период до 2035 года. Также были подняты вопросы об обеспечении безопасности судоходству по Северному морскому пути, перспективах регулярной круглогодичной навигации и развитии каботажных рейсов.

Росморпорт подвел итоги участия

Делегация ФГУП «Росморпорт» во главе с заместителем генерального директора по флоту Василием Струговым стала участником I Всероссийского Морского конгресса. В составе участников было более 80 представителей центрального аппарата и 14 филиалов предприятия.

На полях конгресса состоялось официальная церемония подписания соглашения о сотрудничестве между ФГУП «Росморпорт» и ООО «НЕВА-Интернэшнл» – организатором международной выставки «НЕВА», форума TRANSTEC и Всероссийского Морского конгресса.

Василий Стругов по итогам церемонии подписания выразил признательность компании «НЕВА-Интернэшнл» за многолетнее плодотворное сотрудничество в рамках организации и проведения мероприятий, направленных на разработку передовых решений и реализацию перспективных проектов в морской отрасли.

Помимо организации отраслевых мероприятий соглашение предусматривает мониторинг реализации национальных проектов в области судостроения и судоходства, экологии, модернизации портовой инфраструктуры, а также обмен отраслевой информацией, взаимную экспертную, консультационную и информационную поддержку.

Кроме того, на площадке конгресса состоялось внутреннее производственное совещание ФГУП «Росморпорт» под председательством Василия Стругова с руководителями, ответственными за организацию работы по эксплуатации флота предприятия.

В рамках рабочей встречи состоялось подведение итогов деятельности филиалов, связанных с ремонтом и эксплуатацией флота в первом полугодии 2022 года. В процессе совещания также проработаны вопросы обеспечения готовности ледокольного флота ФГУП «Росморпорт» к предстоящему сезону ледовой навигации и планы по развитию флота предприятия на 2022-2023 годы, сообщает пресс-служба Росмортпорта.

Свежая статистика

Руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлота) Захарий Джиоев на пленарном заседании поделился свежей статистикой.

По его данным, в России сегодня функционирует 64 морских порта, из них 22 – на Дальнем Востоке. Идет процесс укрупнения: порты становятся терминалами. Эта оптимизация помогает удерживать уровень административных процедур на максимально низком уровне, что обеспечивает портам конкурентоспособность.

Объем перевалки грузов за 2021-2020 годы показывает хорошую динамику. Морской транспорт, например, работает относительно общего экономического роста с опережающими темпами.

Несмотря на сложности в 2022 году за 9 месяцев грузооборот портов показывает небольшой прирост. Это результаты перетоков грузов из одних бассейнов в другие.

Судостроительные материалы в России

Состоялся круглый стол «Судостроительные материалы в России: научно-технологический задел и перспективы».

В рамках дискуссии, участники обсудили актуальные разработки и возможности НИЦ «Курчатовский институт» – ЦНИИ КМ «Прометей» в обеспечении материаловедческого сопровождения проектов. Эксперты оценили перспективы внедрения современных технологий и импортозамещающих материалов в кораблестроении и судоремонте.

Участниками круглого стола выступили: начальник сектора НПК «Неметаллические материалы и защита от коррозии» Ставицкий О.А., начальник лаборатории НИЦ «Курчатовский институт» – ЦНИИ КМ «Прометей» Счастливая И.А., начальник научно-производственного комплекса НИЦ «Курчатовский институт» – ЦНИИ КМ «Прометей» Фомина О.В., заместитель начальника НПК «Корпусные стали и наноматериалы» Хлусова Е.И., заместитель начальника НПК «Неметаллические материалы и защита от коррозии» Лишевич И. В., главный научный сотрудник ГК «Качество» Грушина Е. В.

19-22 СЕНТЯБРЯ
РОССИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

НЕВА 2023

17-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ГРАЖДАНСКОМУ СУДОСТРОЕНИЮ,
СУДОХОДСТВУ, ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОРТОВ,
ОСВОЕНИЮ ОКЕАНА И ШЕЛЬФА

ГЛАВНОЕ СОБЫТИЕ МОРСКОЙ ОТРАСЛИ

БРОНИРУЙТЕ ЛУЧШИЕ МЕСТА

На одной волне
с лучшими!

nevainter.com

31 000 м² ВЫСТАВОЧНЫХ ПЛОЩАДЕЙ

24 241 УЧАСТНИК

ИЗ **32** СТРАН МИРА

ИЗ **59** РЕГИОНОВ РОССИИ

3500 УЧАСТНИКОВ ДЕЛОВОЙ ПРОГРАММЫ

318 СПИКЕРОВ

VIP **360** VIP-УЧАСТНИКОВ

ИЗ **23** СТРАН МИРА
544 КОМПАНИЙ-ЭКСПОНЕНТОВ

436 РОССИЙСКИХ ЭКСПОНЕНТОВ

108 ЗАРУБЕЖНЫХ ЭКСПОНЕНТОВ

7 НАЦИОНАЛЬНЫХ ПАВИЛЬОНОВ