



**МИНИСТЕРСТВО СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**
(Минсельхоз России)

П Р И К А З

от 20 апреля 2017 г.

№ 189

Москва

Об утверждении Стратегии развития морских терминалов для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота с учетом береговой логистической инфраструктуры, предназначенной для транспортировки, хранения и дистрибуции рыбной продукции

В соответствии с пунктом 1 раздела I плана мероприятий по модернизации и развитию портовой и рыбохозяйственной инфраструктуры, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2016 г. № 2851-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 2017, № 2, ст. 416), п р и к а з ы в а ю:

Утвердить Стратегию развития морских терминалов для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота с учетом береговой логистической инфраструктуры, предназначенной для транспортировки, хранения и дистрибуции рыбной продукции, согласно приложению.

Министр

А.Н. Ткачев

УТВЕРЖДЕНА

приказом Министерства
сельского хозяйства

Российской Федерации

от 20 апреля 2017 г № 189

СТРАТЕГИЯ
развития морских терминалов
для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота
с учетом береговой логистической инфраструктуры,
предназначенной для транспортировки, хранения и дистрибуции
рыбной продукции на период до 2030 года

Введение

Стратегия развития морских терминалов для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота с учетом береговой логистической инфраструктуры, предназначенной для транспортировки, хранения и дистрибуции рыбной продукции на период до 2030 года (далее – Стратегия) разработана во исполнение поручений Президента Российской Федерации от 9 ноября 2015 г. № Пр-2338ГС по итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации 19 октября 2015 г. и Плана мероприятий по модернизации и развитию портовой и рыбохозяйственной инфраструктуры, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2016 г. № 2851-р.

Стратегия включает:

цели, задачи и ключевые показатели деятельности терминалов для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота;

оценку потребности развития мощностей по перевалке и хранению рыбопродукции при поставках на внутренний рынок и на экспорт;

оценку потребности развития инфраструктуры для базирования и комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота;

определение целевого стандарта качества услуг, оказываемых в терминалах;

механизмы государственно-частного партнерства для развития терминалов для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота;

определение примерных инвестиционных условий в отношении объектов портовой и припортовой инфраструктуры.

При подготовке Стратегии учтены:

прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года;

экспертный прогноз социально-экономического развития рыбохозяйственного комплекса Российской Федерации на период до 2030 года;

положения государственной программы Российской Федерации «Развитие рыбохозяйственного комплекса», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 314;

положения государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 319;

положения Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года, одобренной Морской коллегией при Правительстве Российской Федерации 28 сентября 2012 г.

1. Понятие и функции морского терминала для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота

В соответствии с Федеральным законом от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» морской терминал представляет совокупность объектов инфраструктуры морского порта, технологически связанных между собой и предназначенных и (или) используемых для осуществления операций с грузами, в том числе для их перевалки, обслуживания судов, иных транспортных средств и (или) обслуживания пассажиров.

В сфере рыбохозяйственного комплекса деятельность морских терминалов характеризуется выполнением следующих функций:

приемка, перегрузка (перевалка), хранение, обработка уловов водных биологических ресурсов и (или) произведенной из водных биологических ресурсов рыбной и иной продукции (далее – рыбопродукция).

В отношении судов рыбопромыслового флота:

стоянка;

техническое обслуживание – комплекс работ и мероприятий, выполняемых экипажем или работниками береговых организаций с целью поддержания судна в исправном техническом состоянии, а также устранения дефектов, возникающих в процессе эксплуатации судна в части электрического, рефрижераторного и технологического оборудования, корпусной и механической части (далее – техническое обслуживание);

бункеровка;

поставка продовольствия и упаковочных материалов;

иные функции, связанные с подготовкой добычи (вылова) водных биологических ресурсов.

Вопросы последующей переработки рыбопродукции на береговых предприятиях, а также проведения крупных (капитальных) ремонтов и строительства судов рыбопромыслового флота в рамках Стратегии не рассматриваются.

Необходимо отметить, что в деятельности морских терминалов для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота прослеживается отраслевая специфика.

Во-первых, для обеспечения приемки, хранения и обработки рыбопродукции требуется наличие в составе инфраструктуры морского терминала холодильно-складских комплексов. При этом доставка рыбопродукции на морской терминал может осуществляться как судами рыбопромыслового флота (в основном, при ведении прибрежного рыболовства), так и транспортными рефрижераторными судами в соответствии с базисом поставки грузов (преимущественно в случае доставки рыбопродукции, произведенной в рамках промышленного рыболовства).

Во-вторых, предназначенные для промышленного рыболовства суда рыбопромыслового флота, составляющие основную производственную мощность российского рыбохозяйственного комплекса, представляют собой высокотехнологичные комплексы, и для их технического обслуживания необходимы условия, позволяющие производить ремонты орудий добычи (вылова), технологического и морозильного оборудования. Техническое обслуживание таких судов осуществляется в большинстве случаев на судоремонтных предприятиях вне связи с выгрузкой на морские терминалы производимой ими рыбопродукции.

С учетом вышеизложенного к морским терминалам для обслуживания судов рыбопромыслового флота (далее – рыбные терминалы) относятся и в рамках Стратегии рассматриваются следующие виды объектов:

терминалы, предназначенные для технического обслуживания судов рыбопромыслового флота (центры (базы) обслуживания рыбопромыслового флота);

терминалы, предназначенные для выгрузки рыбопродукции транспортными рефрижераторными судами (перегрузочные комплексы);

терминалы, предназначенные для выгрузки рыбопродукции рыбопромысловыми и (или) транспортными рефрижераторными судами, а также предназначенные для технического обслуживания судов рыбопромыслового флота (центры (базы) комплексного обслуживания флота).

2. Цель, основные задачи и ключевые показатели развития морских терминалов для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота, ожидаемый социально-экономический эффект от реализации Стратегии

Целью Стратегии является повышение привлекательности российских морских терминалов для рыбохозяйственных, транспортных, торговых и иных заинтересованных организаций за счет улучшения качества и конкурентоспособности оказываемых портово-логистических, технических, сервисных и иных услуг, а также устранения имеющихся или возникающих инфраструктурных ограничений.

Для достижения стратегической цели развития морских терминалов для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота необходимо решение следующих основных задач:

1. Создание условий по проведению технического обслуживания судов рыбопромыслового флота на территории Российской Федерации.

2. Увеличение пропускной способности береговой инфраструктуры по перегрузке и хранению рыбопродукции.

3. Упрощение и ускорение процедур оформления судов и грузов рыбопродукции в российских морских портах.

4. Совершенствование механизмов управления объектами портовой инфраструктуры, находящимися в федеральной собственности.

Ключевыми показателями оценки достижения целей и выполнения задач Стратегии, характеризующих востребованность услуг отечественных морских портовых терминалов, являются:

1) доля отечественных рыбопромысловых судов, проходящих техническое обслуживание в российских портах (по валовой вместимости).

В 2015 г. значение этого показателя составляло 40%, его целевой уровень в 2030 г. составляет 80%;

2) объем заказов российских морских терминалов по техническому обслуживанию крупно- и среднетоннажных рыбопромысловых судов (количество судов в год).

В 2015 г. значение этого показателя составляло 270 единиц, его целевой уровень в 2030 г. составляет 440 единиц;

3) объем перевалки рыбопродукции в российских морских портах (млн тонн в год).

В 2015 г. значение этого показателя составляло 1,5 млн тонн, его целевой уровень в 2030 г. составляет 3 млн тонн;

4) емкость припортовых холодильно-складских комплексов, тыс. тонн единовременного хранения.

В 2015 г. значение этого показателя составляло 235 тыс. тонн, его целевой уровень в 2030 г. составляет 440 тыс. тонн.

Выполнение цели Стратегии является одним из условий ускорения социально-экономического развития рыбохозяйственного комплекса Российской Федерации и укрепления национальной продовольственной безопасности.

Суммарный объем инвестиций в рамках реализации предусмотренных Стратегией инвестиционных проектов оценивается в 26,5 млрд рублей в течение 2017-2025 гг.

За счет переориентации российских судо- и грузовладельцев на инфраструктуру российских морских терминалов предполагается прирост выручки от реализации услуг по перевалке и хранению рыбной продукции и обслуживанию рыбопромыслового флота составит не менее 11 млрд рублей в год (в том числе 4 млрд рублей от реализации услуг по перевалке и временному хранению грузов и 7 млрд рублей от реализации услуг по обслуживанию рыбопромыслового флота). Дополнительный прямой вклад в валовый внутренний продукт Российской Федерации может составить не менее 6 млрд рублей в год. Ожидается, что реализация Стратегии приведет к росту спроса на рыбопродукцию и услуги смежных отраслей экономики (строительство, поставка транспортных средств, оборудования и другие).

Строительство новых перегрузочных комплексов, создание и развитие предприятий по обслуживанию судов рыбопромыслового флота позволит создать не менее 1000 рабочих мест в прибрежных субъектах Российской Федерации.

Устранение инфраструктурных ограничений и снижение логистических затрат будет способствовать снижению реальных цен на рыбопродукцию на внутреннем рынке в среднем не менее чем на 10%.

3. Текущее состояние морских терминалов для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота

В настоящее время портовая инфраструктура рыбохозяйственного комплекса включает в себя 21 рыбный терминал, находящийся на основной территории морских портов, и 27 рыбных терминалов, включенных в границы морских портов и расположенных на удалении от основного порта в местах нахождения рыбохозяйственных организаций, имеющих причалы и осуществляющих обслуживание судов рыбопромыслового флота.

Перегрузочные комплексы

В последние годы объем выгрузки рыбопродукции на российские морские терминалы стабилизировался на уровне 1,3 - 1,5 млн тонн в год.

Объем выгрузки рыбопродукции (без учета консервов) в морских портах, по данным ФГБУ «Центр систем мониторинга и связи»

ТЫС. ТОНН

	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
ВСЕГО	1 374,9	1 281,1	1 342,8	1 553,3	1 527,0
из них по рыбохозяйственным бассейнам:					
Дальневосточный	1 062,8	1 005,1	1 068,7	1 200,2	1 207,5
Северный	255,3	238,9	230,0	215,1	164,8
Западный	56,8	37,1	44,0	76,6	77,6
Азово-Черноморский	0,0	0,0	0,0	61,5	76,9

С вступлением в силу с 1 января 2009 г. законодательной нормы об обязательной доставке уловов водных биоресурсов и произведенной из них продукции на таможенную территорию Российской Федерации уловы водных биологических ресурсов и произведенная из них продукция доставляются в морские порты Российской Федерации, в первую очередь, в морские рыбные терминалы. Однако оформление экспортных грузов осуществляется, как правило, без их выгрузки в порту. В связи с этим спрос на услуги российских морских терминалов определяется объемами выгрузки

промышленными компаниями рыбопродукции, в основном, предназначенной для поставок на внутренний рынок.

В 2015-2016 гг. отмечено существенное повышение среднегодового объема выгрузки рыбы в порты – на 15% по сравнению со среднегодовым объемом за предшествующие 5 лет, с 1,3 млн тонн до 1,5 млн тонн. Увеличение вылова ВБР, сокращение импорта из-за специальных экономических мер, а также вхождение в состав Российской Федерации Республики Крым и Севастополя обеспечили увеличение объемов доставки рыбы в российские порты для дальнейшей отгрузки на внутренний рынок.

По итогам 2016 г. 85 % объема выгрузки рыбопродукции приходилось на 10 морских портов, а крупнейший порт Владивосток обеспечил 49% от общероссийского показателя – 750,9 тыс. тонн из 1527,0 тыс. тонн.

**Крупнейшие морские порты России
по объему доставки рыбной продукции судами российских
рыбохозяйственных организаций в 2016 г.,
по данным ФГБУ «Центр систем мониторинга и связи»**

		тыс. тонн
Рыбохозяйственный бассейн	Порт (портопункт)	Объем
Дальневосточный	Владивосток	750,9
	Петропавловск-Камчатский	135,5
	Северо-Курильск	56,2
Северный	Мурманск	152,5
	Архангельск	12,1
	Кандалакша	0,1
Западный	Светлый	44,0
	Санкт-Петербург	14,0
	Усть-Луга	7,9
Азово-Черноморский	Севастополь	39,1
	Анапа	13,1
	Новороссийск	11,7

Несмотря на рост объемов выгрузки рыбы в российских морских портах сохраняются экспортная ориентация вылова водных биологических ресурсов и тенденция к потере отечественными портовыми и сервисными предприятиями клиентов из числа рыбохозяйственных организаций.

В морских портах Дальневосточного бассейна емкость единовременного хранения припортовых холодильных складских комплексов составляет около 150 тыс. тонн. Подавляющее большинство

портовых холодильников введено в эксплуатацию 30 и более лет назад, около 40% мощностей холодильников не соответствуют современным требованиям.

Крупнейшие на Дальнем Востоке портовые холодильники расположены в морском порту Владивостока, являющегося основной отправной точкой для поставок рыбы на внутренний рынок по железной дороге и концентрирующего наибольшие объемы перевалки рыбной продукции. Суммарная мощность действующих холодильников в морских терминалах открытого акционерного общества «Владморрыбпорт», открытого акционерного общества «Далькомхолод», общества с ограниченной ответственностью «ДВ-Порт» составляет около 60 тыс. тонн единовременного хранения.

В 2016 году из общего объема сданной в дальневосточных портах рыбы в 1,2 млн тонн на терминалы морского порта Владивосток пришлось 750 тыс. тонн. Владивостокские холодильники имеют высокий коэффициент оборачиваемости (отношение грузооборота к емкости единовременного хранения) – более 13, что выше оптимального значения данного коэффициента, находящегося в диапазоне от 8 до 10.

Географическое расположение основных районов промысла в Северном и Западном рыбохозяйственных бассейнах обуславливает высокую степень экспортной ориентации отгрузок выловленной рыбы.

По данным ФТС России, в 2016 году объем экспортных поставок рыбопродукции непосредственно в европейские порты составил 381,2 тыс. тонн, из которых:

220,2 тыс. тонн – в порты Дании;

104,0 тыс. тонн – в порты Норвегии;

46,5 тыс. тонн – в порты Нидерландов.

Поставка рыбы в российские морские порты Баренцева моря снижается, в балтийских портах объемы сдачи рыбной продукции в 2015-2016 гг. повысились. Действующие мощности портовых холодильных складов, оцениваемые в совокупности в 84 тыс. тонн единовременного хранения, достаточны для обработки доставляемой продукции, интенсивность их использования низкая в сравнении с дальневосточными портами.

Емкость перегрузочных комплексов Азово-Черноморского и Волжско-Каспийского рыбохозяйственных бассейнов составляет 20 тыс. тонн, что позволяет решать текущие задачи по обработке грузов рыбопродукции.

Центры обслуживания флота

В составе действующего в Дальневосточном рыбохозяйственном бассейне рыбопромыслового флота в настоящее время насчитывается 710 судов, которые включают 639 рыбопромысловых судов и 71 транспортно-рефрижераторное судно.

Около 65% от общей производственной мощности рыбопромыслового флота проходит ремонт и межрейсовое техническое обслуживание в российских портах. Приморский край является центром портовой деятельности и обслуживания флота, на регион приходится 51% обслуживаемых судов. Доля Сахалинской области оценивается в 16%, Камчатского края – 31%, Хабаровская края и Магаданской области – по 1%.

Основную часть обслуживаемого в России рыбопромыслового флота составляют малотоннажные суда. 90% таких судов ремонтируется и обслуживается на отечественных мощностях. В сегментах средне- и крупнотоннажных, а также транспортных судов услугами российских поставщиков услуг пользуется не более 49% от общей численности таких судов.

В иностранных портах, преимущественно южнокорейских и китайских, ремонт и обслуживание проходит 35% от общей мощности рыбопромыслового флота Дальневосточного рыбохозяйственного бассейна, но это, как правило, наиболее современные и эффективные суда рыбопромыслового флота, принадлежащие крупнейшим рыбопромышленным компаниям.

Из числа судов рыбопромыслового флота, обслуживаемых в иностранных портах, на Южную Корею приходится 75%, на Китай – 17%, на Японию – 8%. Крупнейшим центром обслуживания судов является южнокорейский порт Пусан. Порт предлагает полный спектр услуг для рыбохозяйственных организаций: прием рыбы, снабжение, обслуживание и ремонт судов. В порту расположены холодильники совокупной мощностью хранения более 1 млн тонн. Конкурентными преимуществами порта Пусан по сравнению с российскими портами, помимо большого числа поставщиков услуг, являются минимальное время оформления судов и грузов, высокое качество и предсказуемые сроки обслуживания и ремонта судов.

Для рыбопромыслового флота Северного и Западного рыбохозяйственных бассейнов характерна зависимость от зарубежных поставщиков услуг по ремонту и обслуживанию. Из общей численности рыбопромыслового флота около 35% судов проходят техническое обслуживание и ремонты в иностранных портах. Среди крупно- и

среднетоннажных судов доля обслуживаемых за рубежом больше – около 60%. Крупнотоннажные суда обслуживаются, в основном, на Фарерских островах, в Польше и Прибалтике, среднетоннажные – в Норвегии.

В отличие от Дальнего Востока основные районы добычи (вылова) водных биологических ресурсов Северной Атлантики географически удалены от российских портов, и переходы рыбопромысловых судов в российские порты для судовладельцев связаны с дополнительными расходами (до 5 суток переходов). Данный фактор не является решающим при выборе судовладельцами базы обслуживания. Российские центры судоремонта обладают необходимой инфраструктурой, включая доки, однако, в целом иностранные порты оказываются более конкурентоспособными, даже при более высокой стоимости ремонта и обслуживания. Для рыбохозяйственных организаций принципиальное значение имеют сроки ремонта и обслуживания судов. Продолжительность ремонта крупнотоннажного судна в России на 40% больше, чем за рубежом.

Действующий в Азово-Черноморском и Волжско-Каспийском рыбохозяйственных бассейнах рыбопромысловый флот полностью базируется в российских морских портах. В настоящее время условия для обслуживания судов рыбопромыслового флота в целом возможно охарактеризовать как удовлетворительные по соответствию приемной мощности причалов и наличию береговой инфраструктуры морских терминалов имеющимся потребностям по техническому обслуживанию и ремонту.

4. Основные направления развития морских терминалов для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота

4.1. Создание условий для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота на территории Российской Федерации

Ключевым элементом Стратегии являются меры, направленные на увеличение численности судов рыбопромыслового флота, обслуживаемых отечественными поставщиками услуг судоремонта и сопутствующих сервисов. Локализация обслуживания рыбопромыслового флота является необходимым условием переориентации деятельности рыбопромысловых компаний на российский берег, увеличения количества судозаходов в российские порты и объемов грузооборота в портах. Это потребует

создание до 2030 года дополнительных мощностей по комплексному обслуживанию 170 судов рыбопромыслового флота в год.

Суммарные инвестиции в модернизацию объектов береговой инфраструктуры, задействованных в комплексном обслуживании рыбопромыслового флота на современном технологическом уровне, составят 9 миллиардов рублей.

Различия в условиях ведения промышленного рыболовства в различных районах, в численности и составе рыбопромыслового флота обуславливают необходимость дифференциации инструментов решения задачи по локализации обслуживания рыбопромыслового флота в разрезе рыбохозяйственных бассейнов.

4.1.1. Дальневосточный рыбохозяйственный бассейн

Целевым уровнем локализации обслуживания рыбопромыслового флота Дальневосточного рыбохозяйственного бассейна в рамках Стратегии определяется 80% от общей численности судов, что соответствует аналогичным показателям в других отраслях промышленности. Его достижение предполагает переход на обслуживание в российские порты не менее 100 крупных и средних рыбопромысловых судов.

В целях повышения конкурентоспособности отечественных сервисных предприятий планируется модернизация действующих терминалов, которая должна обеспечить:

комплексность услуг по снабжению и техническому обслуживанию судна, быстрое оформление судна, груза, запчастей и материалов;

наличие необходимой береговой инфраструктуры (складские мощности, мастерские и т.п.);

наличие доступных для межрейсовых стоянок причалов, не задействованных в обработке грузов;

возможность сдачи рыбопродукции на портовый холодильный склад для сокращения расходов на переход судна;

возможность проведения ремонта судов, включая докование.

С учетом оптимизации расходов рыбохозяйственных организаций, связанных с переходами судов из основных районов добычи (вылова) в порты обслуживания целесообразно обеспечить развитие центров комплексного обслуживания рыбопромыслового флота, прежде всего, в морских портах Камчатского края. По сравнению с южнокорейскими или китайскими портами срок перехода из района добычи (вылова) основных видов водных биологических ресурсов (минтай, сельдь) в порты

обслуживания сокращается на 10 суток. Это позволит снизить производственные затраты судовладельца на 10-12 млн рублей в расчете на крупнотоннажное судно при проведении обслуживания или ремонта. Перспективными центрами для комплексного обслуживания рыбопромыслового флота остаются Сахалинская область и Приморский край.

С учетом иностранного опыта оптимальный набор характеристик и услуг терминала по обслуживанию рыбопромысловых судов (целевой стандарт) включает следующее:

1) глубина у причалов оставляет не менее 8 метров, что позволяет обслуживать практически все крупнотоннажные рыбопромысловые суда;

2) протяженность причалов составляет не менее 100 м, что достаточно для размещения не менее 5 судов одновременно и обслуживания не менее 15 судов в течение года;

3) береговая инфраструктура включает холодильные и судоремонтные мощности в непосредственной близости от терминала, складские площади для хранения материалов и запчастей, гостиницу для экипажа, открытые площадки и цеха для проведения ремонтных работ;

4) техническое оснащение терминала позволяет провести:

корпусные работы;

ремонт тралового комплекса;

ремонт технологического и морозильного оборудования;

ремонт электрических систем;

ремонт силовых установок;

5) предоставление услуг бункеровки топливом и водой;

6) обеспечение снабжения провизией и подготовка судна к рейсу;

7) имеются причалы для длительной стоянки судов продолжительностью не менее 30 суток;

8) продолжительность оформления судна, материалов составляет не более 6 часов.

Предполагается реализация ряда инвестиционно-организационных проектов по созданию и развитию центров (баз) комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота. Крупный проект по созданию базы технического обслуживания флота в морском порту Петропавловска-Камчатского инициирован обществом с ограниченной ответственностью «Терминал «Сероглазка», входящим в группу компаний акционерного общества «Норбео Холдинг». Терминал рассчитан на обслуживание 20-30 судов в год, будет иметь мощности по перевалке и хранению рыбы. Объем инвестиций в проект оценивается в 900 млн рублей. Кроме того,

имеющаяся в морских портах инфраструктура позволяет организовать путем модернизации действующих причальных сооружений и производственных объектов центры обслуживания судов в Петропавловске-Камчатском, Корсакове, Магадане, Находке, Славянке и Владивостоке. Суммарная потребность в инвестициях для модернизации инфраструктуры оценивается в 4 млрд рублей.

Для реализации подобных проектов возможно привлечение иностранных специалистов и инвесторов, в первую очередь, южнокорейских, что позволит использовать имеющийся опыт и технологии создания соответствующей портовой инфраструктуры.

Поддержка реализации проектов будет обеспечиваться за счет применения льгот в рамках режимов Свободного порта Владивосток и территорий опережающего социально-экономического развития, а также механизмов государственно-частного партнерства при использовании портовой инфраструктуры, находящейся в федеральной собственности.

4.1.2. Северный и Западный рыбохозяйственные бассейны

Развитие обслуживания планируется на базе 3-х центров по ремонту и обслуживанию рыбопромыслового флота в морских портах Мурманска, Архангельска и Калининграда.

В Мурманске необходимо создание многофункциональной базы обслуживания рыбопромыслового флота, которая обеспечит межрейсовое техническое обслуживание до 80 судов и заводской ремонт до 30 судов рыбопромыслового флота в год. Реализация данного проекта возможна при участии ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» на базе одного из входящих в его состав судостроительных предприятий.

В Архангельске необходимо расширение мощности действующего предприятия судоремонта до 15 крупнотоннажных судов рыбопромыслового флота в год.

По мере снижения административных барьеров предполагается развитие крупных судоремонтных предприятий Калининградской области.

Суммарный объем инвестиций в данные проекты оценивается в 7 млрд рублей (с учетом необходимости реконструкции причалов в морских портах Мурманска и Калининграда) и их реализация позволит увеличить объем заказов на обслуживание и ремонт на 100 рыбопромысловых судов крупного и среднего тоннажа.

Целевой стандарт качества услуг по обслуживанию рыбопромыслового флота в целом совпадает с набором характеристик и услуг терминала, предусмотренным для Дальневосточного рыбохозяйственного бассейна.

Необходимо учитывать, что по мере обновления рыбопромыслового флота, задействованного для вылова донных видов рыб (треска, пикша), и замены выбывающих судов рыбопромыслового флота на более производительные, к 2030 году ожидается снижение численности рыбопромыслового флота Северного и Западного рыбохозяйственных бассейнов на 15-20%. За счет этого снизится нагрузка на береговую инфраструктуру, но повысятся требования к качеству услуг.

Поддержка реализации проектов будет обеспечиваться за счет применения мер государственной поддержки развития индустриальных парков по линии Минпромторга России, а также механизмов государственно-частного партнерства при использовании портовой инфраструктуры, находящейся в федеральной собственности.

4.1.3. Азово-Черноморский рыбохозяйственный бассейн

Повышение эффективности добычи (вылова) водных биологических ресурсов в акватории Черного и Азовского морей предполагается за счет строительства 4-5 современных сейнеров-траулеров большей мощности.

Развитие баз технического обслуживания и ремонта флота будет, главным образом, связано с ожидающимся обновлением рыбопромыслового флота на бассейне.

С учетом загруженности морских портов черноморского побережья Краснодарского края развитие мощностей по ремонту и обслуживанию рыбопромыслового флота будет осуществляться преимущественно в морских портах Севастополя и Керчи. Производственная база данных портов включает 6 доков и причальные стенки суммарной протяженностью 4,8 км. Имеющиеся производственные мощности, с учетом их модернизации, полностью обеспечат потребности российских рыбохозяйственных организаций Азово-Черноморского рыбохозяйственного бассейна в услугах по ремонту и межрейсовому техническому обслуживанию.

Поддержка реализации проектов будет обеспечиваться за счет применения мер государственной поддержки развития индустриальных парков по линии Минпромторга России, а также механизмов государственно-частного партнерства при использовании портовой инфраструктуры, находящейся в федеральной собственности.

4.1.4. Волжско-Каспийский рыбохозяйственный бассейн

Рыбопромысловый флот Волжско-Каспийского рыбохозяйственного бассейна представлен немногочисленными судами малого и среднего тоннажа, возраст которых превышает 40 лет, физически изношенных и экономически неэффективных. Требуется обновление рыбопромыслового флота в рамках изменения бизнес-модели осуществления промысла, в частности, каспийской кильки: уловы в охлажденном виде должны доставляться на берег для глубокой переработки в пищевую и промышленную продукцию. Для этого необходимо не менее 5 высокопроизводительных судов рыбопромыслового флота.

Услуги по судоремонту и межрейсовому техническому обслуживанию полностью предоставляются российскими предприятиями. Обслуживание и ремонт рыбопромыслового флота может обеспечиваться в Астрахани на мощностях действующих судостроительных и судоремонтных предприятий, включая филиал «Астраханский судоремонтный завод» акционерного общества «Центр судоремонта «Звездочка», открытое акционерное общество «Первомайский судоремонтный завод», открытое акционерное общество «Судостроительный завод «Лотос».

4.2. Увеличение пропускной способности береговой инфраструктуры по перегрузке и хранению рыбопродукции

Мероприятия по развитию портовой инфраструктуры для перевалки и хранения рыбопродукции планируются на основе прогнозируемого сохранения тенденции к увеличению объемов грузовой переработки рыбы и морепродуктов в российских морских портах.

Потенциал роста объемов доставки уловов водных биологических ресурсов в российские порты определяется следующими факторами:

увеличение объемов добычи (вылова) неквотируемых водных биологических ресурсов;

развитие марикультуры;

увеличение мощностей по береговой переработке водных биологических ресурсов в рамках «инвестиционных квот»;

организация аукционной торговли добытыми (выловленными) водными биологическими ресурсами, ориентированными на зарубежных потребителей;

организация сухопутного транзита для поставок продукции на европейский рынок, а также рынки других стран Азии и Африки.

Пропускная способность портовой инфраструктуры по перевалке рыбы определяется, прежде всего, мощностью портовых холодильных складов (холодильников). Модернизация действующих холодильников и строительство новых складов являются стратегическими направлениями решения задачи по увеличению грузооборота рыбы в российских морских портах.

Прирост объема перевалки рыбной продукции через российские морские порты до 2030 года оценивается в 1,7 млн тонн. Инвестиции в соответствующее расширение пропускной способности портовой инфраструктуры необходимы в объеме не менее 17,5 млрд рублей.

4.2.1. Дальневосточный рыбохозяйственный бассейн

Прирост грузооборота водных биологических ресурсов в морских портах Приморского края в перспективе до 2030 г. оценивается в 500–550 тыс. тонн к текущему уровню, составляющему 850–880 тыс. тонн. Увеличение объема будет обеспечено, в основном, за счет увеличения добычи (вылова) сардины и скумбрии (прирост 250 тыс. тонн), развития судовой и береговой переработки, а также поставки продукции глубокой переработки на внутренний рынок (прирост на 50 тыс. тонн), производства марикультуры (прирост на 50 тыс. тонн).

Потребность в холодильных мощностях для обработки прогнозируемых объемов грузооборота в морских портах Приморского края оценивается в 170 тыс. тонн единовременного хранения с учетом снижения интенсивности использования складских мощностей. При этом ввод новых мощностей необходим в объеме, который компенсирует выбытие изношенных холодильных складов и доведет суммарную мощность по хранению до указанного выше уровня. За счет модернизации и строительства в период до 2030 года должны быть введены в эксплуатацию склады мощностью не менее 100 тыс. тонн единовременного хранения.

Процесс обновления подтверждается заявленными инвестиционными проектами по строительству холодильников суммарной мощностью 56 тыс. тонн единовременного хранения в терминалах открытого акционерного общества «Владивостокский морской рыбный порт», акционерного общества «Находкинский морской рыбный порт», общества с ограниченной ответственностью «Диомидовский рыбный порт».

В морских портах Петропавловска-Камчатского прогнозируется увеличение грузооборота рыбы на 150 тыс. тонн, до 320 тыс. тонн в год. Прирост будет обеспечен, в основном, за счет выгрузки рыбы

прибывающими из районов промысла судами с последующей упаковкой грузов в контейнеры и поставкой на внутренний рынок или экспорт. Обществом с ограниченной ответственностью «Терминал «Сероглазка» планируется строительство холодильника мощностью 15 тыс. тонн единовременного хранения. При этом суммарная емкость холодильников возрастет до 52 тыс. тонн, что позволит обеспечить перевалку прогнозируемого объема грузов рыбопродукции.

В морских портах Сахалинской области в период до 2030 года прогнозируется умеренный рост грузооборота – со 120 тыс. тонн в год до 220 тыс. тонн год за счет транзитных рыбных грузов. В морском порту Корсаков планируется строительство холодильника на 20 тыс. тонн, что увеличит суммарную мощность с 13 до 33 тыс. тонн в год. Инвестором данного проекта является общество с ограниченной ответственностью «Южный терминал».

В Хабаровском крае морской порт Ванино, имеющий прямой выход на Транссиб, имеет потенциал для увеличения перевалки рыбы с 30 тыс. тонн до 135 тыс. тонн к 2030 году. С этой целью необходимо увеличение мощностей портового холодильника на 10 тыс. тонн единовременного хранения – с 9 тыс. тонн до 19 тыс. тонн.

Поддержка реализации предусмотренных проектов будет обеспечиваться за счет применения льгот в рамках режимов Свободного порта Владивосток и территорий опережающего социально-экономического развития.

При поставках рыбопродукции по железной дороге через морские порты Дальневосточного бассейна увеличение грузооборота обусловлено пропускной способностью железнодорожной инфраструктуры. Потенциал пропускной способности железной дороги по перевозкам рыбопродукции в западные регионы России оценивается в размере не менее 2 млн тонн в год (около 3 млн тонн в сырце). Фактический объем перевозок рыбной продукции со станций Дальнего Востока в 2016 году составил 668,7 тыс. тонн, то есть может быть увеличен в 3 раза, и железная дорога позволяет перевезти всю рыбу, выловленную на Дальнем Востоке.

Отгрузка рыбы на железную дорогу возможна только из нескольких крупных дальневосточных портов – Владивостока, Находки, Восточного, Ванино, Зарубино, а также ряда малых портов. Во всех крупных портах имеются портовые холодильники, но только Владивосток имеет возможности для увеличения отгрузки рыбы. Другие порты специализируются на транспортной обработке экспортных грузов – угля, нефтепродуктов,

и железнодорожная инфраструктура в этих портах имеет незначительный потенциал для увеличения обработки рыбных грузов.

В рамках модернизации портовой инфраструктуры для перевалки рыбы необходимо учитывать изменение технологий транспортировки рыбопродукции и увеличение степени контейнеризации, прежде всего, при отгрузках на внутренний рынок по железной дороге. Переход к контейнерным технологиям перевозки на фоне выбытия специализированного рефрижераторного подвижного состава создает для портовых операторов Приморского и Хабаровского краев возможности увеличения пропускной способности морских терминалов за счет организации «сухих портов» – удаленных контейнерных терминалов. Отгрузки в рефрижераторных контейнерах организованы операторами рыбных терминалов морского порта Владивосток на железнодорожных станциях Угольная и Угловая. Планируется увеличение пропускной способности оптовых складских центров с температурным режимом хранения («сухих портов»), что снизит нагрузку на припортовую инфраструктуру, позволит повысить оперативность доставки продукции отечественным потребителям.

Потенциал увеличения объема перевалки рыбопродукции через морские порты Приморского края связан с организацией транзитного коридора для доставки отечественной и иностранной рыбопродукции по железной дороге в направлении европейского рынка. Эффективность такого канала доставки обусловлена сокращением сроков транспортировки, по сравнению с морскими контейнерными линиями, на 20-25 дней. Дополнительный объем годового грузооборота за счет развития данного транзитного канала оценивается в 200-300 тыс. тонн.

4.2.2. Северный и Западный рыбохозяйственные бассейны

Стратегическими факторами увеличения грузооборота рыбы в портах Северного и Западного бассейнов являются:

ожидаемое увеличение объемов переработки в рамках предоставления квот на инвестиционные цели (модернизация флота и строительство береговых перерабатывающих заводов);

рост перевозок по Северному морскому пути (СМП);

увеличение объемов добычи (вылова) за пределами исключительной экономической зоны Российской Федерации.

Прирост объемов перевалки рыбопродукции планируется до 500 тыс. тонн в год, из которых на Мурманск придется 200-220 тыс. тонн,

на Архангельск – 40-50 тыс. тонн, на Калининград – 230-250 тыс. тонн. Для обработки данных объемов не потребуется существенного увеличения объема мощностей холодильников, необходима модернизация действующих мощностей.

В Калининградской области планируется развитие центра глубокой переработки и дистрибуции рыбы, ориентированного на последующий экспорт в европейские страны. Конкурентные преимущества региона заключаются в действующем режиме Особой экономической зоны, наличии относительно дешевых, по сравнению с европейскими странами, трудовых ресурсов, географической близости к целевым рынкам. Проект по созданию рыбоперерабатывающего кластера планируется на территории Федерального государственного унитарного предприятия «Калининградский морской рыбный порт», располагающего 114 га территории и 3,5 км причального фронта.

Развитие центра комплексной переработки тресковых видов на базе Мурманского морского рыбного порта позволит увеличить грузооборот в 2 раза и довести его до 400 тыс. тонн в год. В рамках кластера будут созданы мощности по производству филе, по глубокой переработке субпродуктов и отходов, жиромучное производство. Основным стимулом для развития рыбопереработки в Мурманске является предоставление квот добычи (вылова) водных биологических ресурсов на инвестиционные цели в области рыболовства для осуществления промышленного и (или) прибрежного рыболовства.

4.2.3. Азово-Черноморский рыбохозяйственный бассейн

Водные биологические ресурсы Азово-Черноморского рыбохозяйственного бассейна характеризуются значительным потенциалом для развития добычи (вылова) водных биологических ресурсов. Планируется увеличение объемов добычи (вылова) недоосваиваемых видов водных биоресурсов (хамса, шпрот, тюлька) на 145 тыс. тонн в год, с последующей поставкой на внутренний рынок.

Действующие объекты портовой инфраструктуры, прежде всего в морских портах Севастополя и Керчи, позволяют перегрузить дополнительные объемы рыбы и рыбопродукции. Развитие портовой инфраструктуры будет осуществляться, в основном, за счет модернизации действующей инфраструктуры.

На территории морского порта Керчи планируется реализация проекта по созданию центра переработки рыбы с размещением мощностей

по производству консервов, жира, муки и рыбных кормов. В рамках проекта также планируется строительство холодильника на 12 тыс. тонн, модернизация причалов и перегрузочного комплекса. Общий объем инвестиций в проект оценивается в 5,3 млрд рублей. Объем грузооборота рыбоперерабатывающего центра составит 90 тыс. тонн сырья в год.

4.2.4. Волжско-Каспийский рыбохозяйственный бассейн

Недоосвоение ресурсной базы Каспийского моря обеспечивает увеличение объемов вылова рыбы и ее отгрузки в российских морских портах. В настоящее время уровень освоения водных биологических ресурсов составляет 20% от выделяемых ресурсов, и в рамках Стратегии вылов может быть увеличен до 130 тыс. тонн кильки и сельди в год.

Объекты портовой инфраструктуры для перевалки рыбы расположены в морских портах Махачкалы и Астрахани, в настоящее время они требуют модернизации и реконструкции.

Оптимальной площадкой для создания современного центра по перевалке и переработке рыбы является рыбный терминал морского порта Махачкалы, расположенный ближе к району добычи (вылова) водных биологических ресурсов по сравнению с Астраханью. На территории терминала, находящегося в федеральной собственности, планируется строительство холодильника на 10 тыс. тонн единовременного хранения, а также цепочки безотходной переработки для выпуска консервов, муки, жира. Грузооборот рыбы составит 100 тыс. тонн в год. Сумма инвестиций в модернизацию терминала оценивается в 3,3 млрд рублей, их привлечение планируется в рамках концессионного соглашения.

Прирост грузооборота рыбной продукции в морских терминалах Волжско-Каспийского рыбохозяйственного бассейна может быть обеспечен за счет поставок Ирана для расширения ассортимента предложения на региональном рынке. Объем таких поставок может составить до 100 тыс. тонн в год, для чего потребуется увеличение мощностей холодильных складов на 10 тыс. тонн единовременного хранения.

4.3. Упрощение и ускорение оформления судов рыбопромыслового флота и грузов рыбопродукции в российских морских портах

Снижение административных барьеров является ключевым условием результативности реализации Стратегии.

Действующие законодательные и иные нормативные правовые акты, включая постановление Правительства Российской Федерации от 5 марта 2013 г. № 184 «О порядке доставки уловов водных биологических ресурсов, добытых (выловленных) при осуществлении промышленного рыболовства во внутренних морских водах Российской Федерации, в территориальном море Российской Федерации, на континентальном шельфе Российской Федерации, в исключительной экономической зоне Российской Федерации, и произведенной из них рыбной и иной продукции в морские порты Российской Федерации, а также в иные места доставки», предусматривают преференции при оформлении рыбопромысловых судов и грузов рыбопродукции, развивают принципы «одного окна» и электронного документооборота.

В то же время правоприменительная практика показывает, что рациональное снижение количества и сроков проведения контрольных процедур в интересах развития рыбохозяйственного комплекса и внутреннего рынка не является приоритетом в деятельности контролирующих органов. Материальное и кадровое обеспечение контрольных органов не в полной мере соответствует содержанию контроля и установленным предельным срокам, а ответственность за нарушение сроков контроля фактически отсутствует. Одновременно предусматриваются жесткие санкции к судовладельцам за нарушения, связанные с незаконным, нерегулируемым и несообщаемым промыслом (ННН-промыслом), оформлением рыбопродукции.

Более сложная ситуация складывается при таможенном оформлении и контроле при импорте запасных частей и судовых материалов, поскольку отсутствуют специальные нормы по вопросам ускорения и упрощения процедур. В результате скорость таможенного оформления запчастей и материалов в Российской Федерации в несколько раз ниже, чем в иностранных портах, что снижает конкурентоспособность отечественных поставщиков сервисных услуг для рыбопромыслового флота.

Одновременно с реализацией инвестиционных проектов по развитию портовой инфраструктуры необходимо обеспечить закрепление в числе приоритетов для контрольно-надзорных органов разумное снижение административных барьеров. Требуется оптимизация действующей системы контроля в части сокращения сроков оформления запчастей и материалов, соблюдения сроков оформления рыбопродукции. Деятельность контролирующих органов должна предусматривать усиление аналитической функции, последовательное внедрение риск-ориентированного подхода, развитие электронного документооборота и практики выборочного контроля.

Повышение привлекательности российских морских портов для рыбохозяйственных организаций может обеспечить упрощение таможенного контроля в случае доставки и выгрузки в морских портах продукции, произведенной на российских рыбопромысловых судах, вне зависимости от района промысла, а также создание правовой практики применения такой меры ответственности, как конфискация судна в случаях незаконной добычи (вылова) водных биологических ресурсов, когда эта мера является исключительной, соответствует общественной опасности деяния и экономически целесообразна.

Кроме того, необходимо создание условий по привлечению для заходов на техническое обслуживание, ремонт и выгрузки рыбопродукции в российские порты рыбопромысловых судов, которые были построены или модернизированы на территории иностранных предприятий, но не были помещены под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления на территории Российской Федерации с уплатой налога на добавленную стоимость.

Дополнительно требуется внести изменения в утверждаемый Минпромторгом России перечень оборудования, не имеющего аналогов в Российской Федерации и освобождаемого от уплаты ввозной таможенной пошлины и налога на добавленную стоимость при ввозе на таможенную территорию Российской Федерации, включив в него отдельные позиции технологического и морозильного оборудования для обработки уловов водных биологических ресурсов и рыбопродукции.

4.4. Совершенствование механизмов управления объектами портовой инфраструктуры, находящимися в федеральной собственности.

После завершения приватизации морских рыбных портов в федеральной собственности были сохранены ключевые объекты инфраструктуры морских рыбных портов – гидротехнические сооружения (далее – ГТС) (грузовые причалы, пирсы, а также берегоукрепительные сооружения). Большая часть ГТС является грузовыми причалами, которые, в силу предусмотренных при проектировании и строительстве технических и прочностных характеристик, предназначены для перевалки рыбы и обслуживания судов рыбопромыслового флота. Такие ГТС находятся в хозяйственном ведении федеральных государственных унитарных предприятий («Национальные рыбные ресурсы», «Калининградский морской рыбный порт») или в доверительном управлении.

Протяженность гидротехнических сооружений, находящихся в федеральной собственности, составляет 61% от общей протяженности ГТС рыбных терминалов российских морских портов (26,5 км из 43 км).

Основным механизмом использования данного имущества является предоставление его в аренду частным портовым операторам (стивидорные и сервисные компании), рыбодобывающим и рыбоперерабатывающим предприятиям, судоремонтным предприятиям. В отдельных случаях ведется самостоятельная эксплуатация имущества государственными операторами.

В период заключения действующих договоров аренды ГТС типовые условия передачи в аренду не были отработаны, и условия действующих договоров аренды существенно различаются. В результате большинство ГТС эксплуатируется в условиях превышения проектных нагрузок и нарушения сроков регламентных ремонтных работ. Кроме того, договоры аренды не включают обязательства арендаторов по сохранению специализации терминала и поддержанию работоспособности объектов транспортно-логистической инфраструктуры, прежде всего, холодильников. Это привело к утрате ряда объектов специализированной инфраструктуры, перепрофилированию портовых терминалов под перевалку угля, иных грузов.

Условия предоставления ГТС в пользование портовым операторам оказывают влияние на деятельность морских терминалов, в частности, на номенклатуру обрабатываемых грузов. Данный инструмент необходимо использовать для продолжения деятельности морских терминалов в интересах рыбохозяйственного комплекса.

Предполагается, что новые договоры аренды ГТС будут заключаться на срок до 49 лет с возложением на арендаторов следующих обязательств (типовые условия):

поддержание пропускной способности портовой инфраструктуры по перевалке рыбы, включая грузы в рефконтейнерах, в согласованном объеме;

первоочередное обслуживание судов рыбопромыслового флота, перевалка рыбы, включая грузы в рефконтейнерах, в объемах, соответствующих пропускной способности порта;

выполнение инвестиционных обязательств по строительству и модернизации объектов портовой инфраструктуры (холодильники и другие объекты);

обеспечение работоспособного технического состояния ГТС путем проведения за счет арендатора текущих и капитальных ремонтов в сроки, определяемые арендодателем по результатам освидетельствований ГТС.

Приоритетное право на заключение долгосрочных договоров аренды ГТС получают контрагенты, инфраструктура которых технологически неразрывно связана с ГТС:

портовые операторы, имеющие объекты береговой инфраструктуры для перевалки и хранения рыбных грузов (холодильники, склады, контейнерные площадки);

сервисные предприятия, обеспечивающие обслуживание, стоянку и ремонт судов рыбопромыслового флота;

рыбохозяйственные организации, использующие ГТС для обслуживания собственного флота.

Ставка арендной платы определяется по результатам независимой оценки и устанавливается, как правило, с учетом обязательства арендатора по проведению капитальных ремонтов ГТС. Договором предусматриваются процедура изменения ставки арендной платы путем ежегодной индексации на уровень инфляции. Возможен пересмотр арендной платы по соглашению сторон в случае проведения реконструкции ГТС или иных существенных изменений деятельности морского терминала. Данный подход обеспечивает операторам ГТС прогнозируемость деятельности на долгосрочный период.

Наряду с совершенствованием практики аренды ГТС требуется внедрение дополнительных инструментов (соглашений), позволяющих привлекать частные инвестиции в реконструкцию ГТС и развитие инфраструктуры морских терминалов в целом.

В соответствии с Федеральным законом от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» отчуждение ГТС в пользу частных лиц, субъектов Российской Федерации и муниципальных образований прямо запрещено. Стратегия исходит из неизменности данного положения.

Перспективной формой долгосрочного договора по передаче ГТС в эксплуатацию является концессионное соглашение. Заключение концессионных соглашений возможно в случае привлечения частных инвестиций в реконструкцию ГТС как отдельно, так и с одновременной модернизацией береговой инфраструктуры. Необходимо учитывать, что согласно Федеральному закону от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» к реконструкции объекта концессионного соглашения относятся мероприятия по его переустройству на основе внедрения новых технологий, механизации и автоматизации производства, модернизации и замены морально устаревшего и физически изношенного оборудования новым, более производительным оборудованием, изменению

технологического или функционального назначения объекта концессионного соглашения или его отдельных частей, иные мероприятия по улучшению характеристик и эксплуатационных свойств объекта концессионного соглашения. Перспективными объектами для заключения концессионных соглашений являются рыбные терминалы морских портов Калининград, Мурманск, Махачкала, Петропавловск-Камчатский, Корсаков.

Дополнительно предусматривается разработка мер по обеспечению приоритета при заключении долгосрочных и среднесрочных договоров аренды ГТС, находящихся в границах территорий опережающего социально-экономического развития или свободных портов, с резидентами территорий социально-экономического развития и свободных портов в соответствии с пунктом 3 раздела I Плана мероприятий по модернизации и развитию портовой и рыбохозяйственной инфраструктуры, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2016 г. № 2851-р.

