

Игроки рынка готовятся к розыгрышу квот

Стали известны планы ключевых претендентов на получение крабовых квот – «Русской рыбопромышленной компании» (РРПК) и Северо-западного рыбопромышленного консорциума (СЗРК) – по строительству краболовов. РРПК предварительно договорилась о строительстве 22 судов общей стоимостью порядка \$500 млн. В частности, компания собирается построить 10 краболовов на Онежском заводе ФГУП «Росморпорт», тем самым претендуя на все разыгрываемые квоты в Северном бассейне, где традиционно работает СЗРК. Консорциум и сам планирует строить 10 краболовов и выбирает между Выборгским судостроительным заводом (ВСЗ) и «Красным Сормовом». Этот заказ может обойтись в €300 млн.

Один из крупнейших игроков на рыбопромысловом рынке – «Русская рыбопромышленная компания» Глеба Франка в преддверии аукционов на квоты по вылову краба предварительно договорилась с верфями о строительстве 22 судов, рассказали источники в отрасли. Строительство судов – обязательное условие участия в аукционах, которые должны пройти в октябре.

РРПК может заказать восемь краболовов на Амурском и четыре – на Хабаровском судостроительном заводе, обе верфи входят в Объединенную судостроительную корпорацию. Кроме того, компания рассчитывает расширить свой бизнес и выйти в Северный бассейн, где собирается претендовать на все разыгрываемые лоты. Для этого РРПК договорилась о возможном строительстве 10 краболовов на Онежском судостроительно-судоремонтном заводе ФГУП «Росморпорт».

По словам источников «Ъ», краболовы будут строиться по проекту компании Damen.

Стоимость судов с учетом поставок материального пакета Damen (проект, оборудование, техническое сопровождение) на Дальнем Востоке составит более \$23 млн.

Цена на Онежском заводе, по словам одного собеседника «Ъ», составит \$20–23 млн, по словам другого – \$23,5–27 млн. Собеседники «Ъ» не исключают, что после адаптации проекта к требованиям российского регистра цена может увеличиться на \$5 млн. В РРПК подтвердили переговоры по строительству судов, отказавшись уточнить подробности. В ФГУП «Росморпорт» отказались от комментариев.

В Северном бассейне традиционно работает Северо-западный рыбопромышленный консорциум, который, по словам источников «Ъ», собирается строить 10 судов для получения квот. Проектантом судов должно выступить Морское инженерное бюро. Глава совета директоров и совладелец СЗРК Дмитрий Озерский сообщил, что компания предварительно рассматривает Выборгский судостроительный завод, «Красное Сормово» и другие верфи, при этом заказ будет разбит между ними. Собеседники «Ъ» в отрасли говорят, что стоимость судна на ВСЗ по данному проекту – порядка €30 млн. Они добавляют, что суда для Северного бассейна будут больше по габаритам, поэтому их цена выше, к тому же разные проекты отличаются составом фабрики и оборудования и прямо сравнивать их некорректно.

О планах участвовать в аукционах и строить суда заявляло также дальневосточное ООО «Антей» (по СПАРК, принадлежит Игорю Михнову и Сергею Белянцеву). Как сообщал PortNews, в рамках ВЭФ компания обещала вложить порядка 5 млрд рублей в строительство пяти краболовов на Находкинском судоремонтном заводе. По словам собеседников «Ъ», в аукционах на Дальнем Востоке планируют участвовать еще около пяти компаний.

Всего в рамках крабовых аукционов будет разыгран 41 лот с общей начальной ценой в 125 млрд рублей, на каждый лот должен быть построен краболов. Квота предоставляется на 15 лет. По мнению собеседников «Ъ» в отрасли, с учетом стоимости судов срок окупаемости квоты составит минимум 10 лет. При этом существует риск, что краболовы, вопреки требованиям к получению квот, не смогут вписаться в параметры постановления 719 (определяет обязательные работы и оборудование для признания продукции российской). Об этом на ВЭФ говорил президент Всероссийской ассоциации рыбопромышленников Герман Зверев.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что стоимость строительства краболова ниже \$30 млн выглядит не слишком реалистичной. Он не исключает, что сейчас верфи предлагают низкие цены, чтобы не упустить контракт. В такой ситуации может повториться сценарий с рыбопромысловыми судами – цены поползут вверх, а сроки вправо, полагает господин Бурмистров. По его словам, при выборе иностранного

проектанта адаптация проекта под российские стандарты может увеличить стоимость контракта на 20–25 %.

(www.kommersant.ru)

От «Вестей»

Во всей этой истории с крабовыми аукционами изначально было много, чуть-чуть перефразирую, мутных пятен. Значит, ничего хорошего в крабовой теме далее ждать не приходится.

Начну с того, что в принципе распределения крабовых квот произошел дрейф от исторического к аукционному, полагаю, в интересах рыбодобывающих компаний под контролем рыбного олигарха Глеба Франка.

Под аукционные квоты гражданин Швейцарии Глеб Франк обещал заложить и построить на российских верфях 22 крабовых судна. Это заявление выглядит фантастическим по нескольким причинам.

Во-первых, российские верфи не обладают такими судостроительными мощностями. Соответственно сроки строительства не будут выдерживаться.

Во-вторых, цена строительства будет увеличена.

В-третьих, можно подписать договор о строительстве судов, получить квоты и ничего не строить или сделать вид, что строишь. Кто будет проверять? Одним словом, под обещание построить суда можно получить квоты на вылов краба сроком на 15 лет, а потом сказать: «Ну, не срослось...»

Вячеслав СКАЛАЦКИИ