

**ИНВЕСТИЦИОННОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ
ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА СУДОРЕМОНТНОГО
ПРЕДПРИЯТИЯ НА ТЕРРИТОРИИ АРХАНГЕЛЬСКОЙ
ОБЛАСТИ**

Апрель, 2023

Предпосылки проекта



Запрет захода российских судов на европейские верфи

До 2022 года на российских верфях ремонтировались не более 30% всех транспортных и не более 15% всех рыболовных судов. Преимущественно заказы на ремонт и модернизацию судов размещались в Норвегии, Южной Корее и Турции.

Суда, проходящие ремонт на европейских верфях, – потенциальная целевая аудитория нового судоремонтного предприятия.



Нехватка современных судоремонтных мощностей в Арктике

Степень износа основных фондов судоремонтных предприятий достигает порядка 70%, средний возраст плавдоков – более 40 лет.

Крупные судоремонтные заводы в большинстве ориентированы на обслуживание кораблей ВМФ и выполнение госзаказа.

Единственное крупное предприятие в Архангельске, которое может осуществлять доковый ремонт судов водоизмещением до 9000 тонн, – Архангельский филиал СРЗ «Красная Кузница»

АО «ЦС «Звездочка».



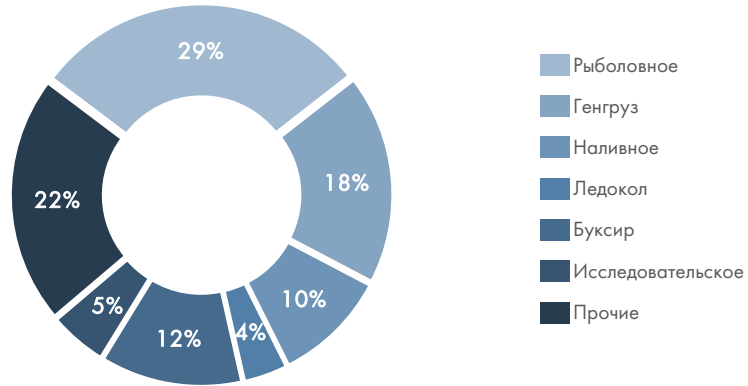
Обеспечение безопасного судоходства в Арктике

Технологическая неготовность современных предприятий ремонтировать высокотехнологичные суда, которые были построены в последние годы и планируемые к строительству в перспективе до 20235 года. Высокая зависимость от импорта, отсутствие отечественных производств оборудования и комплектующих, в том числе винто-рулевых колонок, главных двигателей и дизель-генераторов, радионавигационных систем, автоматики, технологического спец судов.

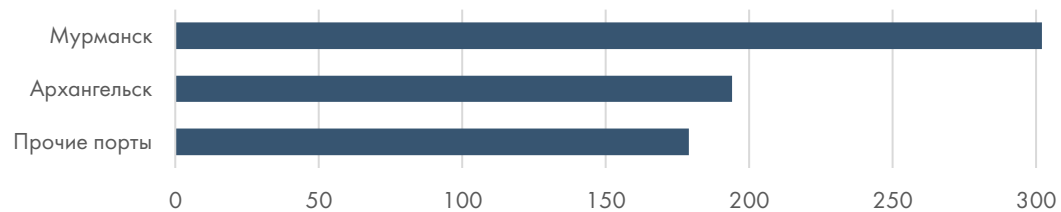
Более половины судов арктического относятся к возрастной категории от 30 до 50 лет и требуют значительного объема ремонта и технического обслуживания для безопасной эксплуатации.

Анализ арктического флота

Арктический флот составляют более 600 морских судов и судов смешанного плавания («река-море»), приписанных к арктическим портам, а также получивших разрешение на плавание в акватории Северного морского пути.

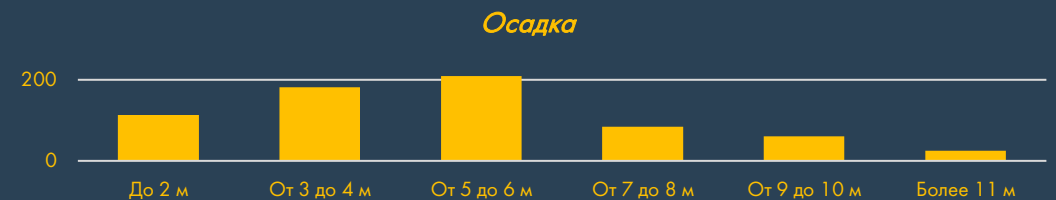
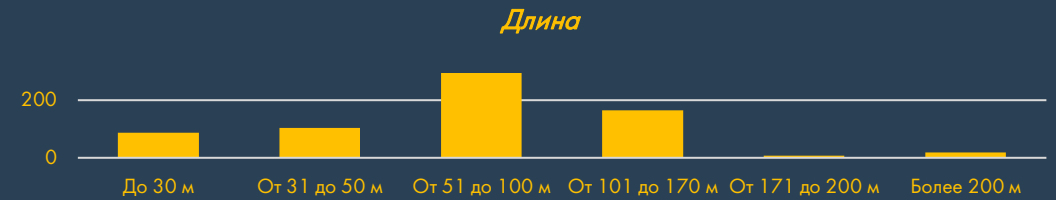


Распределение арктического флота по типу судна



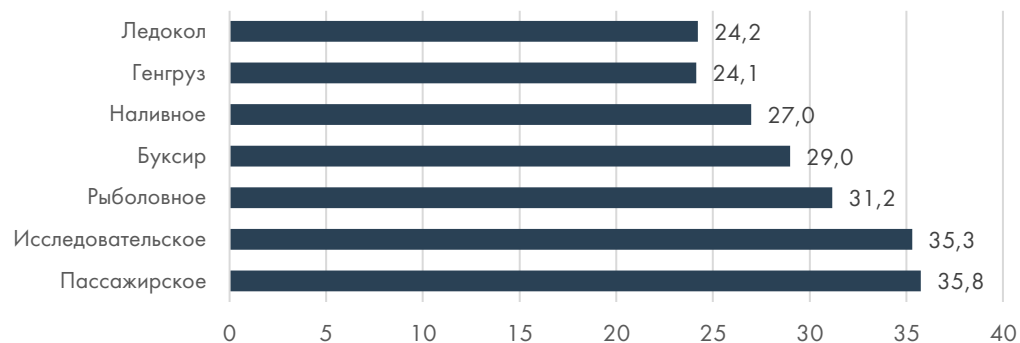
Распределение флота по приписке к портам

Реализация нефтегазовых и рудных проектов в Арктической зоне, а также планы по увеличению грузопотока по трассе Северного морского пути до 220 млн тонн к 2035 году, подразумевает планомерный рост количества судов с ледовым классом, достаточным для максимально продолжительной навигации по трассе СМП. По базовому прогнозу экспертов до 2030 года потребуется построить порядка 200 новых судов арктического флота.



Спрос на услуги ремонта

Арктический флот является относительно молодым по сравнению с другими видами гражданского флота. Это в том числе связано с более жесткими требованиями к безопасности и эксплуатации судов в арктической зоне. Средний возраст эксплуатируемых в Арктике судов составляет 27-28 лет.

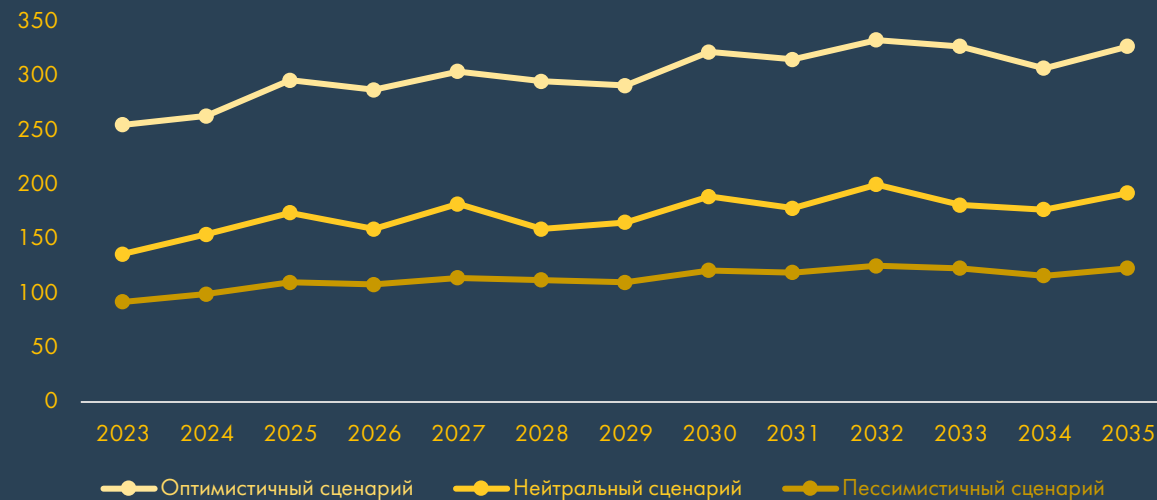


Средний возраст основных типов судов арктического флота

Крупнейшие судовладельцы*:

Судовладелец	Количество судов, ед.
ОАО «Северное морское пароходство»	31
ООО «Эко Шиппинг»	11
ООО «ТК «Северный Проект»	9
ПАО «ГМК «Норильский никель»	7
ООО «Севнор Менеджмент»	6
АО «Хатангский морской торговый порт»	14
АО «Мурманский траловый флот»	12
Иные судовладельцы	585

* суда под российским флагом по данным регистровых книг РМРС и РКО



Сценарный прогноз спроса на судоремонтные услуги для арктического флота до 2035

Целевая категория:

**40% или
272 ед.**

суда транспортного флота, ледокольный флот, рыболовные, вспомогательные и научно-исследовательские суда с базовой припиской в арктических портах Архангельска и Мурманска

**в том числе
78% или
214 ед.**

составляют транспортные суда (96 сухогрузов и 27 наливных судов), рыболовные суда (61 ед.), научно-исследовательские суда (21 ед.), ледоколы (9 ед.)

**в том числе
38% или
104 ед.**

составляют флот крупнейших судовладельцев, расположенных в арктическом регионе

Конкурентный анализ судоремонтных предприятий



Многоугольник конкурентоспособности судоремонтных предприятий по регионам

Конкуренция на рынке судоремонта:

Судоремонтные заводы, в крупнейших арктических портах Мурманска и Архангельска, являются менее конкурентоспособными, нежели заводы Калининградской и Ленинградской областей и города Санкт-Петербурга.

Конкуренция на рынке среди предприятий, расположенных в Арктической зоне практически отсутствует из-за ориентации большинства предприятий, способных обслуживать морские суда, на ремонт кораблей ВМФ и выполнение гособоронзаказа.

Обеспеченность арктического флота доковыми мощностями в выделенных регионах составляет **68%**. Существующих мощностей недостаточно для обеспечения имеющегося спроса на судоремонтные услуги судов арктического флота.

Ограничения судоремонтных предприятий Архангельской области:



Недостаток современных судоремонтных мощностей, большая часть инфраструктуры была сохранена с советских времен. Нехватка доступных для гражданского флота судоподъемных средств для проведения докового ремонта.



Высокая зависимость от импорта оборудования и комплектующих. Закупка импортного оборудования может составлять до 70% стоимости ремонта судна, при этом поставка оборудования, помимо НДС, облагается таможенной пошлиной.



Высокие затраты на содержание основных фондов. Сезонные ограничения работы, заход в замерзающий порт для проведения ремонта и технического обслуживания судов возможен только при осуществлении обязательной ледокольной проводки.



Дефицит профессиональных кадров в отрасли. Средний возраст специалистов на многих предприятиях превышает 51-52 года. Пополнение из учебных заведений происходит неравномерно по территории страны и недостаточно высокими темпами.



Недостаточные глубины судового хода, порт может принимать суда с максимальной осадкой 9,2 м и длиной 190 м. Проведение дноуглубительных работ является ключевым фактором привлечения для ремонта судов арктического флота.

Проект судоремонтного предприятия



Специализация судоремонтного предприятия:

- Комплексный ремонт полного цикла;
- Агрегатный метод ремонта;
- Модернизация судов;
- Строительство вспомогательных судов;
- Работы, проводимые на выезде и в рейсе.

Основная производственная инфраструктура:

- Комплекс цехов для обеспечения полного цикла ремонта, технологического обслуживания и модернизации судов;
- Причальная линия общей протяженностью не менее 1 км, глубина у линии кордона причалов – не менее 10 м;
- Два плавдока грузоподъемностью до 6 000 тонн и до 15 000 тонн;
- Водотранспортный цех, включающий в том числе буксиры толкачи мощностью силовой установки 500 л/с и 1000 л/с, плавучий кран грузоподъемностью от 75 до 100 тонн, баржи и понтоны, нефтемусоросборщик, комплект боновых ограждений и др.

Технические характеристики плавдоков:

Характеристика	Док №1	Док №2
Грузоподъемность, тонн	6 000	15 000
Длина, метров	135	200
Ширина, метров	30	33
Осадка, метров	10	10



Состав производственной инфраструктуры:

- Корпусно-сборочный цех;
- Слесарно-механический цех:
 - арматурный участок;
 - участок гальваники, цинкования и кадмирования.
- Трубопроводный цех;
- Электромонтажный цех и участок судовой автоматики;
- Водотранспортный цех, включая доковое производство;
- Цех кузнечно-прессового производства;
- Литейное производство;
- Центральная заводская лаборатория;
- Деревоотделочный цех;
- Конструкторско-технологическое бюро;
- Прочие производственные участки:
 - зарядная углекислотная станция;
 - нефтезачистная станция контейнерного типа;
 - модульная кислородная станция.
- Вспомогательные цеха:
 - транспортный участок;
 - энергетический цех;
 - отдел материально-технического снабжения и складское хозяйство.

Потребность в инвестиционных вложениях

На территории Архангельска определены 3 возможные площадки для размещения нового судоремонтного предприятия.

Потребность в инвестициях в разрезе площадок:

Площадка №1:

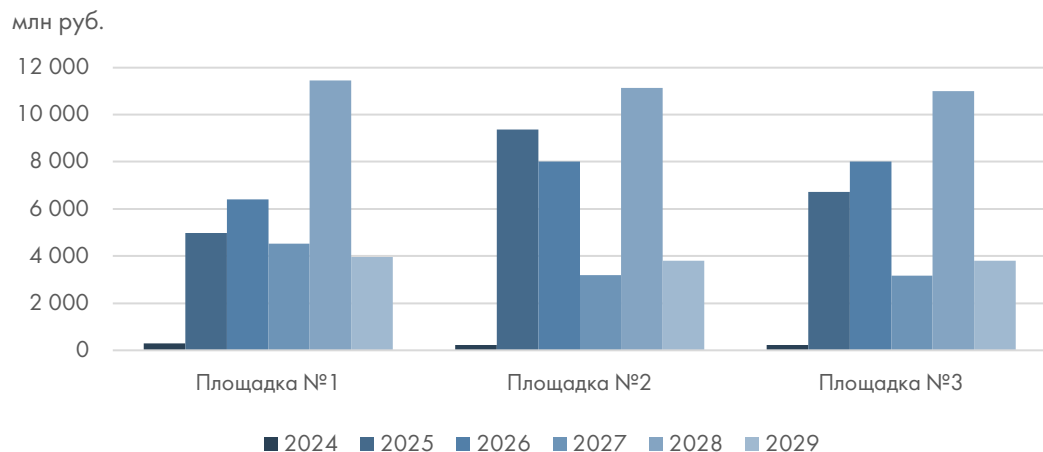
• 37 974 млн рублей

Площадка №2:

• 42 922 млн рублей

Площадка №3:

• 39 541 млн рублей



Распределение инвестиций по годам в разрезе площадок

Основная доля инвестиционных затрат приходится на 2028 год.

Реализация проекта подразделяется на два этапа: разработка проектно-сметной документации и строительство судоремонтного предприятия. Крупнейшими статьями затрат проекта станут: строительство причальной линии, проведение дноуглубительных работ и строительство комплекса производственных цехов с учетом оборудования и инструментов, а также строительство плавдоков.

Возможные меры государственной поддержки:



получение статуса резидента Арктической зоны Российской Федерации и, в том числе, привлечение льготного кредит для реализации инвестиционного проекта;



включение Проекта в список инвестиционных проектов ТОП «Столица Арктики»;



привлечение финансирования в рамках программы «Промышленность высоких переделов» ВЭБ.РФ; проекта «Фабрика проектного финансирования» ВЭБ.РФ; программы «Проекты развития» ФРП;



применение механизма ГЧП для строительства производственной инфраструктуры Проекта;



включение мероприятий по проведению гидротехнических работ и строительству причальной инфраструктуры в Стратегию развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года;



предоставление субсидии из федерального бюджета на финансовое обеспечение затрат на создание объектов инфраструктуры в рамках Постановления Правительства РФ от 16.12.2020 № 2129 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета юридическому лицу на финансовое обеспечение (возмещение) затрат на создание и (или) реконструкцию объектов инфраструктуры, а также на технологическое присоединение энергопринимающих устройств к электрическим сетям и газоиспользующего оборудования к газораспределительным сетям в рамках реализации инвестиционных проектов на территории Арктической зоны Российской Федерации».

Расчетная программа судоремонтного предприятия

Целевой сегмент рынка:

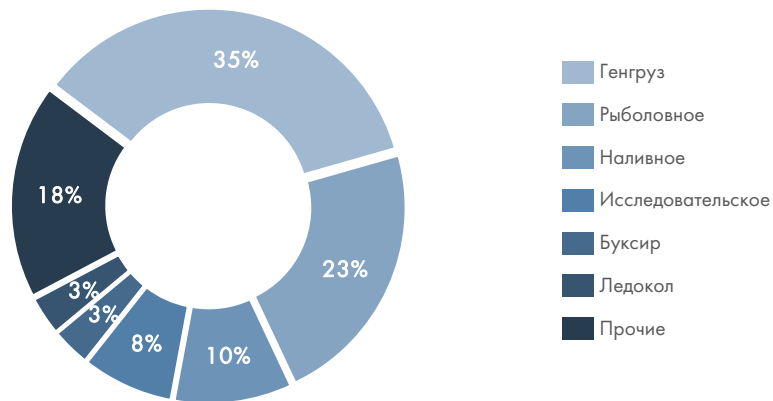
**272 ед. морских судов
и судов смешанного
плавания**

Основные порты приписки:

Архангельск – 111 судов

Мурманск – 105 судов

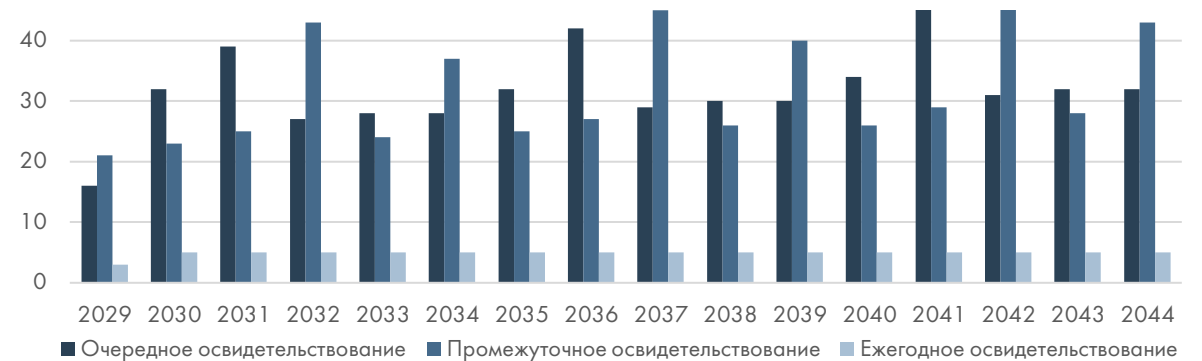
Целевым сегментом судоремонтного предприятия будут выступать морские суда и суда смешанного плавания транспортного флота, перевозящие грузы в рамках северного завоза и эксплуатируемые для транспортного обеспечения арктических проектов, рыболовные, вспомогательные и научно-исследовательские суда с базовой припиской в арктических портах Архангельска и Мурманска, а также заходящие в порты в рамках выполняемых рейсов.



Распределение целевого сегмента по типу судна

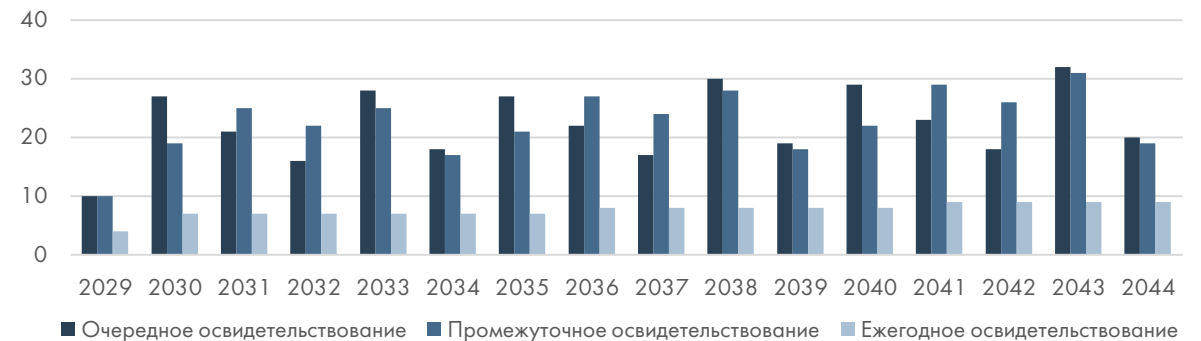
Док №1

Средние габариты судов: длина – 68,5 метров, ширина – 13 метров, осадка – 4,5 метра, дедвейт – 1 424 тонны и водоизмещение – 2 834 тонны.



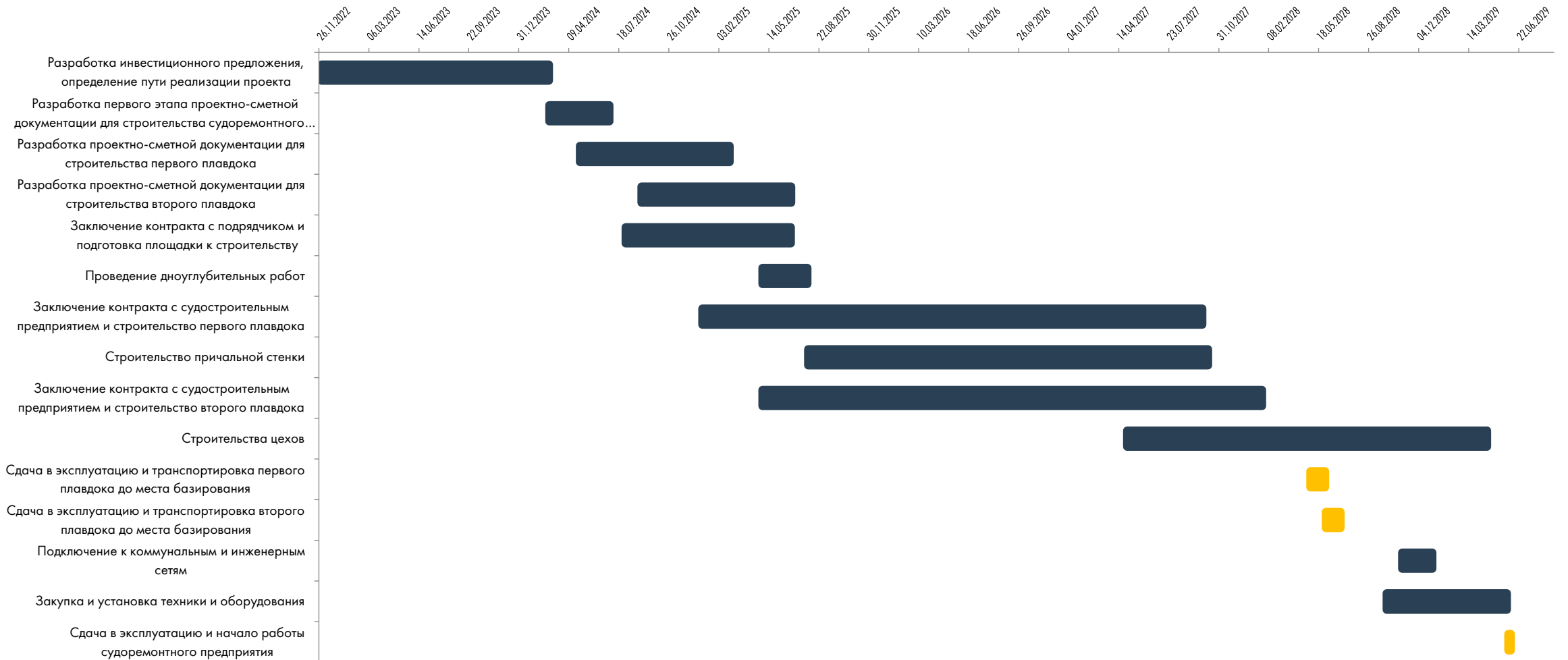
Док №2

Средние габариты судов: длина – 128,8 метров, ширина – 19,3 метров, осадка – 7,4 метра, дедвейт – 9 129 тонн и водоизмещение – 31 755 тонн.



Средняя загрузка предприятия составит **125 судов** в год в расчете до 2044 года.

Календарный план реализации проекта



Основные вехи проекта:

май 2028 года

сдача в эксплуатацию первого плавдока

июль 2028 года

сдача в эксплуатацию второго плавдока

июль 2029 года

начало работы судоремонтного предприятия