

УДК 639.2.06

Современное состояние рыбопромыслового флота России: проблемы и перспективы

В.Е. Храпов

Институт экономических проблем КНЦ РАН

Аннотация. В статье проанализировано состояние флота рыбохозяйственного комплекса Российской Федерации, представлены основные проблемы. Обоснована необходимость государственной поддержки для обновления, модернизации и создания нового современного рыбопромыслового флота.

Abstract. The paper has analyzed the condition of fishery fleet of the Russian Federation and presented its basic problems. The author has proved the necessity of the state support for updating, modernization and creation of new modern fishery fleet.

Ключевые слова: рыбохозяйственный комплекс Российской Федерации, рыболовный флот, модернизация, инвестиции, государственная политика, федеральная целевая программа, квотирование

Key words: fishery complex of the Russian Federation, fishery fleet, modernization, investments, public policy, federal target programme, allocation

1. Введение

Рыбохозяйственный комплекс Российской Федерации представляет собой комплексный сектор экономики, включающий в себя несколько видов экономической деятельности – от промышленной разведки прогнозирования сырьевой базы отрасли до организации ловли, обработки, выгрузки, транспортировки и продажи рыбы в стране и за рубежом.

Рыбная отрасль в целом – это высокоиндустриальное, капиталоемкое, интегрированное производство с большими производственными издержками, направленное на обеспечение социально-экономического развития прибрежных регионов и страны, а также обеспечения населения России ценными белковыми продуктами. Рыбное хозяйство в экономике страны играет важную роль в качестве поставщика пищевой, кормовой и технической продукции (рыбной муки и жира, кормовой рыбы для пушного звероводства, агар-агара, различных биологически активных веществ и др.).

Рыбохозяйственный комплекс также является не только поставщиком продукции для сельского хозяйства, медицинской, космической, химической, кожевенной, меховой и обувной промышленности, торговли и других секторов экономики, но и потребителем продукции судостроения и машиностроения, услуг радиосвязи, космической, электронной и химической промышленности, сферы транспорта, обеспечивая занятость около 3 млн человек в смежных отраслях экономики.

Рассматривая ситуацию в рыбном хозяйстве страны можно установить, что основным условием успешного и устойчивого развития рыбохозяйственного комплекса является комплексное системное решение многих проблем не только на отраслевом, но и на государственном уровнях.

Если рассматривать национальные интересы России, нельзя обойтись без знания и изучения состояния отечественного рыбного хозяйства.

В настоящее время основным видом деятельности рыбохозяйственного комплекса РФ является добыча и обработка биоресурсов, по данным ВНИИ экономики, информации и автоматизированных систем управления рыбного хозяйства она составляет 78,3 % от всех видов деятельности.

2. Состояние флота рыбной промышленности России

Основу рыбной промышленности России составляет рыбопромысловый флот и на его долю приходится более 70 процентов общей стоимости основных производственных фондов всего рыбопромышленного комплекса.

Рассматривая состояние рыбопромыслового флота, можно видеть, что на начало 2008 года состав флота характеризовался следующим образом: 2137 единиц добывающих судов, 25 обрабатывающих судов, 286 транспортных рефрижераторных и приёмно-транспортных судов, 61 судно специального назначения (научно-исследовательские, аварийно-спасательные, учебные и рыбоохранные суда) и 1056 вспомогательных судов.

Анализ количественного состава судов рыбопромыслового флота (без учета вспомогательного флота) показывает, что с 2003 года состав судов уменьшился на 576 единиц и составлял 2509 единиц (*Экономические проблемы...*, 2003).

Таблица 1. Сравнительные данные об изменении структуры и количества судов рыбопромыслового флота России (по данным ВНИИ экономики, информации и автоматизированных систем управления рыбным хозяйством), единицы

Группы судов	2003 г.	Пополнение		Списание	2008 г.
		всего	в т.ч. "новострой"		
Добывающий флот	2574	335	26	772	2137
Крупные	29	4	-	8	25
Большие	292	26	-	132	186
Средние	1087	121	1	317	891
Малые	367	67	5	82	352
Маломерные	799	117	20	233	683
Обрабатывающий флот	54	2	-	31	25
Плавбазы	26	-	-	15	11
Производственные рефрижераторы	28	2	-	16	14
Приемно-транспортные рефрижераторы	406	46	-	166	286
Крупнотоннажные и среднетоннажные	147	39	-	82	104
Малотоннажные и речные	259	7	-	84	182
Учебные, НИС, рыбоохранные и спасательные	51	22*	2	12	61
Всего судов рыбопромыслового флота	3085	405	28	981	2509

*) 3 единицы речные

Таблица 2. Количество и возрастной состав судов рыбопромыслового флота Российской Федерации

Группы судов	Всего единиц	В том числе по возрастным группам, лет			Суда, используемые сверх нормативного срока	
		до 10	10-20	св. 20	единиц	%
Добывающие	2137	117	629	1391	1729	80,9
Обрабатывающие	25	0	17	8	8	32
Транспортные рефрижераторы	286	0	81	205	234	81,8
Суда специального назначения (НИСы, аварийно-спасательные, учебные, рыбоохранные)	61	17	10	34	26	42,6
Вспомогательные	1056	45	208	803	921	87,2
Всего судов	3665	179	945	2441	2918	81,9

Но если посмотреть на возрастной состав судов рыбопромыслового флота, можно установить: возраст до 10 лет имеют 179 судов, от 10 до 20 лет – 945 судов, свыше 20 лет – 2441 судно.

Таким образом, 1971 судно из 2509 (а это составляет 80,5 %) эксплуатируется с превышением нормативного срока (как известно, нормативный срок установлен в 25 лет). Рыбопромысловый флот построен в конце 1970-х – начале 1980-х годов, и в большинстве своем характеризуется большими затратами и низкими показателями рентабельности. Флот морально и физически устарел, причем пополнение флота продолжается за счет приобретения старых иностранных судов.

Из 61 судна специального назначения (научно-исследовательские, рыбоохранные, учебные, аварийно-спасательные) 26 (42,6 %) эксплуатируются с превышением нормативных сроков. Из 1056 судов вспомогательного флота 921 судно (87 %) эксплуатируется с превышением нормативных сроков.

При этом за последние 2 года пополнение флота составило 217 судов, из которых только 4 единицы из "новострой", а списано на слом – 543 единицы флота.

Большая разница между постройкой и списанием судов усугубляется отсутствием у большей части предприятий и организаций достаточных оборотных средств, которые можно было бы направить на строительство новых высокотехнологичных судов, а также невозможностью в настоящее время получения в российских коммерческих банках кредитных средств под 7-8 % годовых на срок окупаемости судов – не менее 15-20 лет (с учётом проектирования и строительства судна) в зависимости от типа и назначения судна.

Казалось бы, основным направлением повышения эффективности рыбопромыслового флота могла бы стать модернизация. Но проблема в том, что не каждое эксплуатируемое сегодня судно можно модернизировать. Например, суда 502 проекта невозможно модернизировать из-за конструктивных особенностей, а их эксплуатируется 891 судно. Кроме этого, огромной проблемой является ввоз в Россию

механизмов и другого оборудования, необходимого для модернизации, из-за границы. Таможенные процедуры очень сложны, поэтому судовладельцы вынуждены проводить модернизацию в иностранных судоремонтных базах, а затем судно не может зайти в российский порт из-за необходимости оплаты НДС и таможенных пошлин и налогов на приобретение импортного судового оборудования и запчастей.

Складывается абсурдная ситуация: отечественный судоремонт без работы, и судоремонтники ищут свой успех за рубежом, а флот не может получить даже минимально необходимый поддерживающий ремонт (Турчанинова, Храпов, 2007).

В 2008 году на судах рыбопромыслового флота произошло 35 аварийных случаев, которые в соответствии с Правилами расследования аварийных случаев (ПРАС-90) органами расследования были квалифицированы следующим образом: кораблекрушения – 2; аварийные происшествия – 19 и эксплуатационные повреждения – 14.

Основными причинами аварийности судов рыбопромыслового флота являются нарушения Правил судовождения, Устава службы на судах рыбопромыслового флота Российской Федерации, Положения о технической эксплуатации судов рыбопромыслового флота, норм остойчивости и непотопляемости, общепринятых приемов и способов управления судном, правил пожарной безопасности, а также неправильное маневрирование орудиями лова, некачественный ремонт судов, изношенность судов и конструктивные недостатки. Большую роль при наступлении аварийных случаев играют стихийные условия (форс-мажорные обстоятельства). Влияние человеческого фактора, т.е. виновность судовых экипажей в произошедших аварийных случаях, продолжает оставаться достаточно высоким.

3. Государственная политика по обновлению рыбопромыслового флота

Конкурентоспособность предприятий рыбохозяйственного комплекса определяет, прежде всего, наличие эффективных и современных производственных фондов с передовыми технологиями производства. При практически 70-процентном износе основных производственных фондов, куда необходимо отнести рыбопромысловый флот с очень высоким уровнем топливопотребления, морально и физически устаревших орудиях лова и технологическом оборудовании, нехватке холодильников, морозильных и других береговых производственных мощностей, даже наблюдающееся удорожание импорта кардинально не улучшит ситуацию. По экспертным оценкам, производственные мощности рыбохозяйственного комплекса по выпуску пищевой рыбной продукции составляют порядка 4,5 млн тонн, из них 77 % находятся на флоте, 23 % – на береговых предприятиях. Следует особо отметить, что на флот приходится 63,5 % всех имеющихся в отрасли морозильных мощностей.

Одной из ключевых задач в области развития рыбохозяйственного комплекса РФ является обновление и развитие его материально-технической базы, повышение инвестиционной привлекательности рыбохозяйственного комплекса, в том числе с использованием таких моделей государственно-частного партнерства, как аренда, концессионные соглашения, долевое участие частного капитала в государственных предприятиях, использование схем проектного финансирования (Рогачева, Храпов, 2004).

Спад инвестиционной активности в рыбохозяйственном комплексе явился следствием резкого сокращения объемов добычи водных биоресурсов и производства рыбной продукции, что привело к снижению собственных средств, используемых в качестве источников финансирования. В настоящее время государство выделяет средства федерального бюджета для обновления флота, но в недостаточном объеме.

Инвестиции в основной капитал рыбохозяйственного комплекса в последние годы не превышают 18 % от уровня 1990 года, в связи с чем значительно замедлились темпы обновления основных производственных фондов отрасли. Уровень технологической и технической оснащенности основных средств организаций рыбного хозяйства существенно снизился. Физический износ основных производственных фондов привел к снижению уровня конкурентоспособности вырабатываемой продукции и услуг.

Мировой опыт показывает, что без государственной поддержки состояние дел в рыбной отрасли не исправится. Особенно это стало очевидно в условиях мирового финансово-экономического кризиса. Во многих странах государственная поддержка, которую получают рыбаки, равна 20 % стоимости произведенной продукции, а Евросоюз имеет Европейский фонд развития рыболовства, который располагает бюджетом в 4,3 млрд евро на период с 2009-2013 гг.

При высоких ценах на нефть и нефтепродукты Евросоюз предусмотрел выделить предприятиям 2 млрд евро на преодоление топливного кризиса. Поэтому и в России рыбной отрасли не обойтись без государственной поддержки. И хорошо что, наконец-то, государство предполагает, начиная с 2009 г., выделять денежные ресурсы на преодоление проблем рыбной отрасли. Правительством одобрена федеральная целевая программа "Повышение эффективности использования и развития ресурсного потенциала рыбохозяйственного комплекса в 2009-2013 годах", и в ней заложены финансовые ресурсы в объеме 60 млрд рублей, причем из федерального бюджета предполагается выделить 32 млрд рублей, 29 млрд рублей предполагается частных инвестиций и 340 млн рублей – из бюджетов прибрежных

субъектов Федерации. Нужно понимать, что этих финансовых ресурсов недостаточно для решения всех проблем, но, возможно, это только начало.

Кроме того, бизнес должен вложить денежные средства в модернизацию и строительство новых судов, т.к. устранен барьер, на который ссылались рыбаки – квотные ресурсы теперь закрепляются за пользователем на десятилетний период. Теперь рыбаки, по нашему мнению, имеют ясность перспектив на длительный период. Если рассматривать состояние дел с флотом, то можно отметить, что в 2003-2007 гг. флот пополнился 357 судами, по большей части иностранного производства, бывших в эксплуатации, из них 50 % со стажем 15 и более лет. Новых судов было принято в этот период рыбаками 26, из них 18 маломерных, при том, что было списано 842 судна. Подобная картина требует кардинального изменения.

Федеральной целевой программой предусмотрено построить и модернизировать порядка 300 рыбопромысловых и рыбоохранных судов. Но при строительстве новых судов следует преодолеть ряд проблем. Первое, у большинства судовладельцев нет денег для приобретения новых судов. При самой прибыльной работе судовладельца он может заплатить судостроительной верфи в качестве аванса 15-20 % стоимости нового судна, и это мировая практика. Остальную часть денежных средств судостроительная верфь должна брать из кредита, так поступают и за рубежом. Ранее российские банки могли дать кредит на 5-6 лет под 12-14 % годовых, но в настоящий момент получить кредит практически невозможно и на более жестких условиях, поэтому вызывает сомнение реализация этого раздела федеральной программы. Поэтому государство вынуждено будет не только изыскать финансовые возможности кредитования судостроения, но и взять на себя компенсацию процентной ставки за кредит, полученный судостроительной верфью. Так уже давно поступают такие страны, как Дания, Норвегия, Финляндия.

По нашему мнению, необходимо повторно вернуться к предложениям ЦНИИ технологии судостроения, который разработал программу "Российский траулер", предусматривающую организацию постройки судов на отечественных судостроительных верфях и передачу этих судов рыбодобывающим предприятиям в лизинг. Лизингополучатель оплачивает 15 % стоимости судна в виде авансового платежа и на период строительства судна получает кредит отечественного банка на согласованных с Центральным банком условиях. Это актуально в современных условиях всемирного финансового кризиса. Возможность строительства судна на отечественных верфях позволит начать работать не только судостроителям, но и всем их смежникам.

Существует еще одна проблема при финансировании строительства судна – это уплата НДС и таможенные пошлины на закупку для комплектации судов импортного оборудования, не производимого в России. Оплата НДС и пошлин приводит к удорожанию строительства. Так, по мнению экспертов, стоимость СРТМ (средний рыболовный траулер морозильный) проекта 50010 возросла вдвое по сравнению с первоначальной, а стоимость головного судна РС-450 (рыболовный сейнер) возросла по сравнению с первоначальной на 450 тыс. долларов США. Поэтому, по нашему мнению, необходимо освободить от уплаты НДС поставки оборудования для комплектации судов.

И последнее, а может быть, и самое главное – это решение проблемы наделения нового судна квотами хотя бы на период окупаемости. Всем известно, что на дешевой рыбе работать нерентабельно, а ценные объекты промысла получить очень трудно. Это стало основной причиной задержки со строительством серийных судов проектов 50010 и 21280 – судов для прибрежного лова.

4. Заключение

Добыча водных биоресурсов возможна только с разрешения государства, и исходя из этого только разумная и в интересах прибрежных регионов политика позволит обеспечить социально-экономическое развитие региона и страны в целом.

В 2008 году, как уже отмечалось, государство повернулось к проблемам рыбной отрасли лицом и приняло ряд законодательных актов, направленных на улучшение состояния дел. Например, предполагается в 2009 году за счет внебюджетных источников потратить на обновление и модернизацию флота 1 915 млн руб.

Будем надеяться, что это только начало, и влияние государственной политики в рыбной отрасли будет наращиваться, и это подтверждают действия Правительства Российской Федерации.

Литература

- Рогачева И.А., Храпов В.Е. Государство и природные ресурсы. СПб., Наука, 515 с., 2004.
Турчанинова Т.В., Храпов В.Е. Государственное регулирование предпринимательства в рыбной отрасли. Мурманск, МАЭУ, 191 с., 2007.
Экономические проблемы развития рыбного хозяйства. Науч.-практ. конф.: Сб. науч. статей. М., Изд-во ВНИЭРХ, 332 с., 2003.