

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РЫБОПРОМЫСЛОВОГО ФЛОТА РОССИИ



РУКОВОДИТЕЛЬ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ПО РЫБОЛОВСТВУ
Андрей Анатольевич Крайний

Рыбохозяйственный комплекс Российской Федерации представляет собой комплексный сектор экономики, включающий несколько видов экономической деятельности – от промышленной разведки и 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 в целом, а также обеспечение 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.).

Однако рыбохозяйственный комплекс 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 для успешного и устойчивого развития рыбохозяйственного комплекса является комплексное системное решение многих проблем не только на отраслевом, но и на государственном уровнях.

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

В настоящее время основным видом деятельности рыбохозяйственного комплекса РФ являются добыча и обработка биоресурсов. По данным ВНИИ экономики, информации и автоматизированных систем управления рыбного хозяйства, они составляют почти 80% от всех видов деятельности.

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

Оценивая состояние рыбопромыслового флота, можно видеть, что на начало 2010 года состав флота характеризовался следующим образом: 2067 добывающих судов, 23 обрабатывающих, 269 транспортных рефрижераторных и приемно-транспортных, 61 судно специального назначения (научно-исследовательские, аварийно-спасательные, учебные и рыбоохранные) и 1056 вспомогательных.

Анализ количественного состава судов рыбопромыслового флота (без учета вспомогательного флота) показывает, что с 2003 года состав судов уменьшился на 666 единиц и составил 2419 единиц.

Но если посмотреть на возрастной состав судов рыбопромыслового флота, то картина вырисовывается следующая: возраст до 10 лет имеют 160 судов, от 10 до 20 лет – 775, свыше 20 лет – 2492 судна.

Как известно, максимальный нормативный срок эксплуатации судов установлен в размере 25 лет. По экспертным оценкам, при условии максимально возможного продления сроков эксплуатации, в составе добывающего флота Российской Федерации через 10 лет останется в эксплуатации 1098 судов всех типов.

При этом дефицит добычи (вылова) водных биоресурсов составит:

- к 2013 году – около 626 тыс. т;
- к 2017 году – 2,4 млн. т;
- к 2020 году – 3,9 млн. т.

Такое положение дел неминуемо приведет к банкротству значительной части рыбохозяйственных организаций, резкому снижению основных показателей производственного потенциала отрасли:

- ежегодные объемы вылова водных биоресурсов упадут до 2,2 млн. т;
- количество рабочих мест в рыбохозяйственном комплексе сократится на 46 тыс. единиц.

Ежегодные прямые потери федерального бюджета от недопоступления налогов и сборов за счет падения объемов вылова водных биоресурсов и сокращения количества рабочих мест уже в 2013 году составят 4 млрд. рублей, а к 2020 году достигнут 16,1 млрд. рублей.

Рыбопромысловый флот построен в конце 1970-х – начале 1980-х годов и в большинстве своем характеризуется большой затратностью и низкими показателями рентабельности. Флот морально и физически устарел, причем пополнение флота продолжается за счет приобретения старых иностранных судов. За последние два года пополнение составило лишь 68 судов. Из них только 2 «новостроя». В то же время списано на слом 252 единицы флота.

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

При этом за последние два года пополнение флота составило 217 судов, из которых только 4 единицы из «новостроя», списано на слом 543 единицы флота.

Большая разница в количестве построенных и списанных 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 получить в российских коммерческих банках кредитные средства под 7–8% годовых на срок окупаемости судов – не менее 15–20 лет (с учетом проектирования и строительства судна), в зависимости от типа и назначения судна. Основным направлением повышения эффективности рыбопромыслового флота могла бы стать модернизация.



Но проблема в том, что не каждое эксплуатируемое сегодня судно можно модернизировать. Например, суда проекта 502 невозможно модернизировать из-за конструктивных особенностей, а таких судов в эксплуатации – 891. Кроме того, 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 на 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 лучшей жизни за рубежом, а флот не может получить даже минимально необходимый поддерживающий ремонт.

Федеральное агентство по рыболовству совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти разработало ряд программных документов, которые одобрены Правительством Российской Федерации. Основная цель этих программ – именно возрождение нашего рыбопромыслового флота.

В настоящее время разработаны следующие меры государственной поддержки:

- субсидирование рыбохозяйственных организаций и индивидуальных предпринимателей в части затрат на уплату процентов по кредитам сроком до пяти лет, полученным на строительство и модернизацию рыбопромысловых судов (в 2010 году из федерального бюджета выделено 150,66 млн. рублей);
- субсидирование рыбохозяйственных организаций и индивидуальных предпринимателей в части затрат на уплату лизинговых платежей по договорам лизинга на приобретение нового рыбоперерабатывающего, холодильного и технологического судового оборудования (в 2010 году средств из бюджета выделено 31,28 млн. рублей).

Решением Межгосударственного совета Евразийского экономического сообщества утвержден и вступил в силу с 1 января 2010 года Единый таможенный тариф, в котором по отношению к некоторым видам судового и технологического оборудования для хранения, а также переработки рыбной продукции установлены более низкие ставки ввозной таможенной пошлины, чем в Таможенном тарифе Российской Федерации.

Однако подобных полумер недостаточно, чтобы радикально решить проблему. Более того, они не в состоянии обеспечить главного – строительства крупнотоннажных судов рыбопромыслового флота.

Поэтому к концу 2010 года планируется внести изменения в законодательство Российской Федерации, предусматривающие:

- применение к основной норме амортизации судов рыбопромыслового флота отечественной постройки, учитываемых на балансе в качестве основных средств, специального коэффициента до 3 включительно (ускоренная амортизация);
- освобождение от уплаты таможенных пошлин, а также предоставление беспроцентной рассрочки по налогу на добавленную стоимость при ввозе на таможенную территорию Российской Федерации судов рыбопромыслового флота, приобретенных за пределами таможенной территории Российской Федерации до 1 января 2009 года;
- освобождение судоремонтных работ от уплаты налога на добавленную стоимость;
- использование долей квот добычи водных биоресурсов в качестве предметов залога для получения кредитов.

Одним из приоритетных направлений деятельности для Федерального агентства по рыболовству является разработка механизма обновления катастрофически приходящего в упадок рыбопромыслового флота.

Предложения зарубежных судостроителей и поставщиков комплектующего оборудования предпочтительнее отечественных аналогов. Это обусловлено и ценой, и качеством, и деловой репутацией в мировом бизнес-сообществе.

Неудивительно, что рыбаки предпочитают поддерживать производственный потенциал российского флота путем приобретения импортных образцов.



В советские времена основной состав рыбопромыслового флота страны был фактически весь построен за рубежом. Отечественного (российского) опыта строительства крупнотоннажных рыбопромысловых судов у нас нет.

Прежде вопросы политики в области судостроения для нужд рыбной отрасли находились в ведении Министерства рыбного хозяйства СССР, у которого имелись свои судостроительные предприятия. На них строились в основном маломерные и малотоннажные суда. Среднетоннажные суда для прибрежного рыболовства и некоторые типы крупнотоннажного рыбопромыслового флота строились на предприятиях Министерства судостроительной промышленности СССР. Крупнотоннажные и специализированные суда для нужд рыбной отрасли в основном приобретались за рубежом по линии Совета экономической взаимопомощи – в ГДР и Польше, а также в Норвегии, ФРГ, Испании, Дании и ряде других стран.

В Российской Федерации в настоящее время большая часть пользователей водных биоресурсов, обращающихся в банковские учреждения за предоставлением кредита на строительство судов, не способны исполнять платежные обязательства по запрашиваемым ссудам в связи с высокой кредитной нагрузкой, отсутствием свободной от обременения залоговой базы, недостатком оборотных средств и выручки и рядом других объективных причин. Сложное финансовое состояние рыбодобывающих предприятий не позволяет выстроить систему их кредитования для строительства новых судов, что, в свою очередь, приводит к невозможности создать план-график строительства серии судов с целью загрузки верфей и снизить стоимость строительства.

Российские судостроительные предприятия характеризуются избытком мощностей, которые в основном предназначены для ремонта и строительства кораблей военно-морского флота. При этом наблюдается существенный недостаток производственных мощностей, в том числе специализированных стапельных мест, для строительства крупнотоннажного рыбопромыслового флота.

Другим недостатком отечественных судостроительных предприятий является морально и физически устаревшее технологическое оборудование, из-за чего российские предприятия не могут конкурировать с судостроительными предприятиями Испании, Португалии, Норвегии, Китая и Южной Кореи.

Необходима модернизация отечественных судостроительных предприятий. Строительство судов рыбопромыслового флота, с учетом необходимой минимальной реконструкции, может производиться на производственных мощностях ОАО «Северная верфь», г. Санкт-Петербург (мощности верфи позволяют строить весь спектр типов судов – от малотоннажного до крупнотоннажного), ОАО «Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь», г. Калининград (все типы судов), ОАО «Адмиралтейские верфи», г. Санкт-Петербург (все типы судов), ОАО «Выборгский судостроительный завод» (все типы судов), ОАО «Ярославский судостроительный завод» (малотоннажные и среднетоннажные суда), ОАО «Амурский судостроительный завод» (от маломерных до крупнотоннажных судов), ОАО «Судостроительный завод имени Октябрьской революции», г. Благовещенск (от маломерных до среднетоннажных судов), ОАО «Николаевский-на-Амуре судостроительный завод» (возможно строительство маломерных и среднетоннажных судов), ОАО «Хабаровский судостроительный завод» (возможно строительство среднетоннажных судов), ОАО «Дальневосточный судостроительный завод «Звезда», г. Большой Камень Приморского края (возможно строительство крупнотоннажных судов).

В марте 2009 года в г. Пусан (Республика Корея) Росрыболовством подписан с южно-корейской стороной Меморандум о понимании – о строительстве в г. Находке, на базе ОАО «Приморский завод», судостроительного предприятия, специализирующегося на строительстве судов рыбопромыслового флота. После ввода в эксплуатацию необходимых мощностей ООО «Российско-корейский судостроительный завод» сможет осуществлять строительство всех типов судов рыбопромыслового флота.

Для определения основных направлений обновления рыбопромыслового флота в первую очередь необходимо решить три важные задачи.

Первое – представить проекты перспективных рыбопромысловых судов. Разработка этих проектов уже начата и осуществляется в рамках Федеральной целевой программы «Развитие гражд-



данской морской техники». Достигнуто соглашение с Минпромторгом России по поводу того, что заказчиком проектирования рыбопромыслового флота выступит Росрыболовство.

Второе – оборудовать верфи, где будет осуществляться строительство судов и комплектующего оборудования. В настоящее время принято решение, что строительство будет вестись на мощностях российских судостроительных предприятий, в том числе находящихся на Дальнем Востоке.

Третье – изыскать источники финансирования строительства. Решение проблемы – в реализации лизинговой схемы финансирования нового судостроения, которая предусматривает 10–15% авансового платежа в пользу лизинговой компании при подписании лизингового договора и последующий расчет за новое судно в течение 10–15 лет в зависимости от типа судна.

Анализ сложившейся в российской судостроительной промышленности ситуации позволяет сделать вывод о целесообразности постройки современных судов рыбопромыслового флота с привлечением консорциумов, созданных из ведущих российских и зарубежных проектных и судостроительных предприятий, на основе последних достижений мирового проектирования и судостроения. В целях реализации программы обновления рыбопромыслового флота целесообразно создание лизинговой компании в следующем составе: ОАО «Россельхозбанк», администрация Приморского края, Ассоциация добытчиков минтая, ФГУП «Нацрыбресурс».

Заемщиком и заказчиком в данном варианте выступит указанная лизинговая компания (с уставным капиталом 250–300 млн. долларов), которая могла бы привлечь дешевые кредитные ресурсы на длительный срок в зарубежных банках под гарантию ОАО «Россельхозбанк» для строительства судов и их последующей передачи в лизинг рыбодобывающим организациям. Указанные суда будут находиться в собственности лизинговой компании и зарегистрированы под российским флагом.

Создание лизинговой компании в данном варианте позволит решить следующие задачи:

- обеспечить оптимальные условия финансирования строительства судов рыбопромыслового флота за счет привлечения более дешевого и долгосрочного кредитного ресурса немецких банков;
- в значительной степени упростить решение вопросов надежности залогового обеспечения при финансировании проектов и обслуживании кредитов;
- обеспечить возможность контроля за практической реализацией проектов со стороны профильного федерального органа исполнительной власти – Федерального агентства по рыболовству;
- обеспечить надежность и рациональность целевого использования средств, привлекаемых для реализации данной программы, путем неукоснительного соблюдения бюджетов строительства по каждому отдельному проекту и по программе в целом.

Для получения положительного результата необходимо добиться полной слаженности и взаимопонимания между всеми участниками схемы лизингового механизма. На основе заявок пользователей водных биоресурсов лизинговая компания станет заключать договоры на строительство судов рыбопромыслового флота с отечественными судостроительными предприятиями. После оформления построенных судов в собственность лизинговой компании суда будут передаваться предприятиям отрасли на основании лизинговых договоров.

Проведен мониторинг потенциальных заказчиков на строительство рыбопромысловых судов в Дальневосточном регионе. Таковые есть.

Как показал анализ предложений, поступивших из органов исполнительной власти приморских субъектов Дальневосточного региона, общая потребность в строительстве рыбопромысловых судов на период до 2020 года составляет 244 единицы, в том числе:

- крупнотоннажных судов – 47;
- среднетоннажных судов – 101;
- малотоннажных и маломерных судов – 96.

Практическая реализация предложенной лизинговой схемы финансирования судостроения даст положительный результат – рыбопромысловый флот начнет обновляться.

Конкурентоспособность предприятий рыбохозяйственного комплекса определяет прежде всего наличие эффективных и современных производственных фондов с передовыми техно-



логиями производства. При практически 90%-ном износе основных производственных фондов, куда необходимо отнести рыбопромысловый флот с очень высоким уровнем топливопотребления, наличии морально и физически устаревших орудий лова и технологического оборудования, нехватке холодильников, морозильных и других береговых производственных мощностей даже наблюдающееся удорожание импорта кардинально не улучшит ситуацию.

Подводя итог, хочется еще заострить внимание на том, что среди ключевых задач в области развития рыбохозяйственного комплекса РФ – 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.

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 очень скудны, 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. Это стало очевидным в условиях мирового финансово-экономического кризиса.

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