



Меры по стимулированию поставок рыбопродукции в Россию

М.С. Минасян – заместитель директора Центра Академии народного хозяйства при Правительстве РФ



Текущее состояние экономики РФ выдвигает перед отраслью новые задачи, требует ее соответствия уровню поставленных целей и задач, основывающихся на интеграционных процессах вхождения российской экономики в мировую. Для осуществления этого необходимы разработка и реализация стратегии, обеспечивающей конкурентоспособность отрасли не только на внешних рынках, но и на внутреннем, доступ к которому упрощается для иностранного производителя.

Ситуация, сложившаяся в последние годы в рыбном хозяйстве, показывает, что, несмотря на принятые государством кардинальные меры по стабилизации нормативно-правовой базы отрасли, формирование прозрачных правил распределения квот на биоресурсы, применение адекватных ставок налога на выбор биоресурса, развитие отрасли, и в особенности российского рынка потребления рыбопродукции, существенно тормозится многочисленными негативными факторами.

Попробуем их сформулировать. При этом логику анализа построим в следующей последовательности: от добычи биоресурса – до реализации конечной продукции потребителю.

Добыча биоресурсов

1. Система доступа к праву использования квот на вылов биоресурсов построена на закреплении долей в общем допустимом объеме улова. На основании выделенных долей ежегодно рассчитывается объем разрешенного вылова для каждого юридического лица.

Система, безусловно, прогрессивная, стимулирующая развитие отрасли, существенно стабилизирующая ситуацию. Но такой прямолинейный подход создает предпосылки для формирования устойчивого слоя рантье от владения рыбной квотой.

Решение этой технической проблемы очевидно, оно лежит в плоскости формирования простого правила перераспределения долей между их владельцами по факту освоения квот. То есть, распределение долей, например, ежегодно корректируется в пользу предприятий, чьи суда осваивали квоты.

2. Освоение квот возможно судами, выступающими под российским флагом, что, очевидно, правильно при освоении национальной квоты.

3. Применяется жесткий регламент контроля за выловом биоресурса, с высокой степенью ответственности судовладельца. Система соответствует мировым стандартам. При этом очевидна поляризация законопослушных предприятий, с одной стороны, и бизнес-образований, осуществляющих несанкционированный вылов, – с другой.

Простейший анализ возможности существования незаконного вылова показывает, что без активного взаимодействия с представителями силового блока данный вид деятельности невозможен. То есть необходимо признать, что либо у нас недееспособный силовой блок (начиная со службы ФПС и кончая

органами МВД), что, очевидно, не так, либо в практике ведения борьбы с нарушениями в сфере экономики есть существенные проблемы.

Каким образом браконьерские суда оказываются на промысле, промышленные и умудряются отгружать продукцию, неоднократно пересекая границы территориальных и экономических зон? Как они выгружаются, не имея легальных документов на продукцию, и, наконец, как транспортируют эту продукцию на тысячи километров вглубь страны, хранят и спокойно реализовывают ее на рынке?

Каждый из этих участков является зоной ответственности различных силовых ведомств.

В результате – хаос на рынке потребления, массовая пересортица продукции, демпинг цен (они ведь налоговую нагрузку не несут). И в конечном итоге, стагнация рынка потребления, неустойчивое положение законопослушного производителя, значительные недоимки в бюджет и, что самое опасное, подрыв ресурсной базы страны.

Поставка рыбопродукции на берег

Это наиболее проблемная часть производства.

По логике, предприятие должно стимулироваться к тому, чтобы выгружать свою продукцию в отечественных портах. Но на деле – российские порты для производителя стали, по сути своей, вражескими, и заход на выгрузку сродни движению по заминированной акватории с непредсказуемым результатом.

Для примера опишем **процедуру захода российского судна в порты европейских стран:**

- По факту набора груза за трое суток запрашивается заход на выгрузку с декларированием продукции. За это время прове-





ряется легальность груза, дается «добро» на заход судна и выгрузку продукции.

- Судно без задержек заходит в порт и немедленно начинает выгрузку (с регламентированным темпом отгрузки) продукции на таможенный склад.

- Одновременно на судно **могут** прийти (в количестве не более трех человек) представители контролирующих органов: пограничных властей, органов контроля импортируемых продуктов питания, полиции. Все процедуры, связанные с продукцией, определение ее количества и качества производятся на складе в период выгрузки. Если что-то не так, есть возможность оперативного принятия решений по продукции, вплоть до отказа от выгрузки и вывоза ее на другие рынки.

- Одновременно производятся работы по сервисному обслуживанию судна, снабжению, смене экипажей.

- По факту завершения выгрузки оформляются конечные документы, судно запасается топливом и пр., после чего немедленно уходит на промысел.

Вся процедура занимает не более трех суток и нацелена на то, чтобы производитель-налогоплательщик не имел ни минуты непроизводительных простоев.

А теперь попробуем описать **аналогичную процедуру при заходе в порты нашей страны.**

- Уведомление о заходе аналогично, только количество ведомств намного больше, но это напрямую не ограничивает производство. Конечно, хотелось бы, чтобы был принцип «одного окна».

- От точки пересечения границы территориальных вод и до акватории порта судно может быть остановлено для проверки (непрогнозируемой продолжительности).

- По факту захода в акваторию порта судно не имеет права касания берега до тех пор, пока на его борту не закончит свою

работу комиссия, в состав которой входят представители властей – пограничники, таможенники и далее по тексту. По сути, любой член комиссии вправе задержать судно до выяснения возникшего у него вопроса. Время ожидания комиссии, ее работы, конечно же, регламентировано, но фактически прогнозировать это время весьма сложно. Это, конечно же, время простоя, ни о какой выгрузке и речи быть не может.

- После завершения работы комиссии дается «добро» коснуться берега и начинается следующий этап согласований: получение разрешения на выгрузку, декларирование продукции различными ведомствами, вплоть до администраций портов, оформление в массовом количестве всевозможных заявок, гарантийных писем и т.д.

- Добравшись до выгрузки, предприятие практически не в состоянии прогнозировать время ее проведения, вследствие отсутствия четких регламентов.

- После завершения выгрузки продукция размещается на таможенном складе временного хранения. Начинается длительная процедура легализации продукции таможенными, ветеринарными и прочими властями. В результате предприятие получает право реализовать свою продукцию спустя длительное время и понесет при этом определенные затраты, прямые и косвенные, связанные с изъятием продукции на анализы (в европейских странах почему-то изымаются единичные экземпляры, а после анализов даже они возвращаются производителю). У нас же производитель также несет потери, связанные с замораживанием оборотного капитала, необходимостью обслуживать кредиты.

- Одновременно начинаются мытарства с судном и экипажем. Даже при наличии всех необходимых документов неизбежны многократные проверки со стороны различных контролирующих органов, имеющих право остановить судно.

- Процедура снабжения судна и таможенного оформления переутяжелена настолько, что сформировалась целая прослойка профессиональных брокеров, не всегда способных правильно и своевременно проделать все необходимые процедуры.

- После завершения снабжения судна и формирования экипажа начинается процедура предъявления судна, по сути, ана-

логичная той, что совершалась при заходе, комиссии, по результатам работы которой имеется весьма высокая вероятность не получить «добро» на выход в море.

Практика показывает, что среднестатистическое время обработки судна – порядка 12–15 дней. И это

при благоприятном исходе. И, конечно же, на каждой стадии формируются идеальные условия для мздоимства, о чем напрочь забываешь в иностранных портах. А это дополнительная эмоциональная и моральная нагрузка для законопослушных граждан, зачастую подвергающихся за свои же деньги моральному унижению.

Добавим к этому большую удаленность отечественных портов от районов промысла, практически круглосуточную работу береговых служб предприятия в периоды захода судна и массу дополнительных издержек.

Совершенно очевидно, что лучшего способа угнетения отрасли придумать сложно. И, естественно, при таком сравнении судовладелец будет делать все, чтобы не заходить на родной берег для выгрузки.

Проблемное место в обеспечении поставок на российский берег – это организация работы рыбных портов и межведомственная координация обработки судов при заходе в порт и выходе на промысел. Система мер тоже достаточно очевидна. Нам необходимо реализовать отработанную веками модель деятельности рыбных портов развитых стран.

Кроме всего прочего, промысловая обстановка носит ярко выраженный сезонный характер, с промысловыми вспяшками, и стоять в это время у берега для предприятия смерти подобно.

Справедливости ради, надо признать, что попытки захода судов по так называемой «зеленой» зоне предпринимаются, но, тем не менее, эффективность этих мер сравнительно невысока.

Таким образом, очевидно выявлено проблемное место в обеспечении поставок на российский берег. Это организация работы рыбных портов и межведомственная координация обработки судов при заходе в порт и выходе на промысел. Система мер тоже достаточно очевидна. Нам необходимо реализовать отработанную веками модель деятельности рыбных портов развитых стран.

Сравнительный анализ статуса наших и иностранных рыбных портов показывает, что в инфраструктурном плане наши порты сохранили признаки портов централизованного нерыночного государства. Они очевидно переутяжелены непрофильными активами и функциями. Кроме того, их крайне мало. Если в развитых странах практически каждый береговой населенный пункт имеет свой порт, то у нас их – буквально единицы. Издержки производителя, связанные с длительными переходами, никто не считает, но эти дополнительные издержки существенно снижают конкурентоспособность отечественного производителя на мировых рынках.

Географическое положение основных районов промысла делает весьма затруднительным выгрузку высококачественной продукции на транспортные суда. Уровень административного давления на отечественного производителя в данном случае беспрецедентен и не имеет аналогов в мировой практике.

В стратегическом плане необходимо пересмотреть методы подхода к организации хозяйственной деятельности рыбных портов и провести их структурное и организационное реформирование. Привести в удовлетворительное состояние нормативно-правовую базу.

Вот краткое описание **модели организации ведения хозяйственной деятельности порта в новых условиях:**

- Территория порта разделена на две зоны, индустриальную и пограничную, в виде нескольких точечных подзон (например, для обработки судов заграничного плавания; прибрежного промысла и т.д.).

- В зонах действия пограничного контроля: производится предъявление судов межведомственной комиссии по обработке их на прибытии и отходе;

- осуществляются выгрузка/погрузка продукции, ее таможенное оформление, а также хранение продукции до завершения таможенного оформления на складах временного хранения.

- Производственная деятельность в индустриальной зоне осуществляется в виде:

- сервисное обслуживание судов в части предоставления «стенки» для междурейсового отстоя, снабжения судов, предъявления их надзорным органам, текущее техническое обслуживание;

- свободные производственные площадки и земельные участки сдаются в субаренду (при отсутствии зоны пограничного контроля их рыночная привлекательность существенно возрастет) с оказанием предпочтения предприятиям рыбохозяйственной отрасли;

- функциональные структурные подразделения осуществляют свою деятельность в условиях внутреннего хозрасчета, с непрерывной оценкой экономической эффективности;

- содержание и обслуживание объектов инфраструктуры также осуществляется на принципах самокупаемости в рамках единой финансовой отчетности порта.



При функционировании порта в указанном режиме может быть достигнут уровень организации производства, обеспечивающий:

- **максимальную производственную загрузку оборудования и производственных площадей;**
- **оптимизацию количественного состава персонала и уровня его профессиональной подготовки;**
- **обновление производственных фондов в текущем режиме.**

Базовая модель порядка захода судов океанического промысла в порты в этом случае может быть принята в следующем виде:

1. Судовладелец не менее чем за трое суток уведомляет о необходимости и планируемом времени захода судна в порт, заявляет объем и ассортимент доставляемого груза.

2. После проведения действующей процедуры проверки легальности груза, подтверждения готовности обработки судна комиссией диспетчерская служба порта уведомляет судовладельца о точном времени готовности постановки судна и о продолжительности выгрузки.

3. В согласованное время судно заходит в порт, становится к указанному причалу и **немедленно** приступает к выгрузке.

4. С момента постановки к причалу на борт судна направляется комиссия, которая **параллельно** с выгрузкой осуществляет полный регламент проверки.

5. Груз направляется на таможенный склад и до завершения процедуры предъявления судна, легализации груза на территории РФ (таможенная очистка, ветеринарное освидетельствование, контроль Россельхознадзора и пр.) находится на таможенном складе без права распоряжения.

6. По завершении выгрузки (длительность от 6 до 24 ч) и при положительном результате работы комиссии судно убывает от причала по указанию судовладельца.

Судно выходит на промысел также от определенных причалов, на которых осуществляется:

- снабжение судна;
- предъявление судна на отход уполномоченным организациям;
- загрузка на борт экспортируемых грузов;
- таможенное оформление;
- предъявление под пограничный контроль;
- убытие из порта.

При выходе судна комиссия также работает на берегу.

Данный порядок не потребует от порта осуществления инфраструктурных изменений. Цель может быть достигнута простым выделением зоны пограничного и таможенного контроля в рамках существующих причальной линии, нескольких складов и холодильников.

Аналогичная процедура может быть реализована для судов прибрежного лова, для чего будут созданы дополнительная специализированная причальная линия, зона пограничного и таможенного досмотров.

Предлагаемый порядок может обеспечить обработку промысловых судов **не более чем за сутки**, т.е. на уровне лучших мировых нормативов. При этом будут обеспечены существенный рост конкурентоспособности и привлекательность порта для судовладельцев.

Реализация предлагаемых мер, по расчетам, позволит обеспечить грузопоток и количество судов на уровне, гарантирующем необходимую, с точки зрения рентабельности, загрузку порта.

Реализация рыбопродукции на внутреннем рынке

При ближайшем рассмотрении положения дел на внутреннем рынке потребления рыбопродукции можно констатировать, что рынок развивается и динамично прогрессирует.

Слабым местом остается отсутствие биржевых оптовых продаж на федеральном и региональных уровнях. Требуется развития система стандартизации продукции, контроля соответствия и качества на стадии конечной реализации. Рынок фактически не защищен от контрафакта, пересортицы и некачественной нелегальной продукции.

Одновременно он практически закрыт для производителя многочисленной армией посредников, реализующих административный ресурс. И если при продажах за рубеж производитель достигает уровня цен 40–50 % от розничных, то в России он не достигает и 30 %. Фактически, идет изъятие существенной денежной массы из отрасли, что негативно сказывается на ее развитии.

Объективным свидетельством этого является тот факт, что передовые предприятия отрасли, производящие продукцию мирового уровня, отгружают ее на экспорт. И это при том, что конечная цена в розницу на данную продукцию в России существенно выше, чем в странах ее экспорта.

Государственное регулирование и стимулирование развития отрасли

Наиболее существенным фактором в этой части является формирование нормативно-правового поля жизнедеятельности предприятия, обеспечивающего максимальную прозрачность его взаимоотношений с государством.

Если в части контроля за количественными параметрами производства система отлажена и требует лишь добросовестного исполнения, то в части финансовых взаимоотношений дела не так успешны.

Отрасль является добывающей, большая часть производственной деятельности ведется за пределами территории РФ, предприятия постоянно находятся в условиях одновременного воздействия различных юрисдикций. Очевидно, что требуется специальный подход к системе налогообложения. Удивительно, но, несмотря на то, что отраслевые предприятия входят в состав аграрного сектора экономики, на них не распространяются даже нормы сельскохозяйственного производителя.

Не составляет большого труда сформировать специальную систему налогообложения предприятий отрасли, прозрачную, стимулирующую производство и уплату налогов. При наличии объективных, жестко регламентирующих производство количественных норм – квот на вылов – напрашивается введение единого вмененного налога на вылов биоресурсов. Остальные налоги (на имущество, прибыль, подоходный, НДС и пр.) могут быть учтены в нем. Объективный расчет уровня налогообложения – задача чисто техническая.

Это существенно упростит взаимоотношения предприятий отрасли с государством в части уплаты налогов, создаст предпосылки к снижению беспрецедентной административной нагрузки фискальных органов.

Кроме всего прочего, требуется система поддержки отечественного рыбодобывающего флота в части его содержания и модернизации технических средств мобилизационного резерва с учетом его существенной значимости в геополитическом статусе и в обеспечении обороноспособности страны.

Заключение

Углубленный анализ факторов, влияющих на поставки рыбопродукции в Россию, показывает, что для развития отрасли требуется проведение системы мероприятий по приведению норм отраслевой хозяйственной деятельности в соответствие с современными рыночными требованиями, действующими в развитых странах.

В отрасли должен быть реализован принцип безусловного приоритета производственного цикла над бюрократической процедурой, нацеленный на создание режима наибольшего благоприятствования судам рыбодобывающего флота, в том числе при их заходе в порты России.

Если при продажах за рубеж производитель достигает уровня цен 40–50 %, то в России он не достигает и 30 % от розницы. Фактически, идет изъятие существенной денежной массы из отрасли, что негативно сказывается на ее развитии.



Minasyan M.S.

Incentives to increase fish imports to Russia

Analysis of factors influencing fish imports to Russia indicates that development of the fishing industry needs implementation of a set of measures to harmonize norms of the industrial activities with modern trade rules of developed countries.

The fishing industry should implement the principle of absolute priority of the production cycle over bureaucratic procedures, aimed at development of the most favored treatment for foreign fishing vessels, including those which enter Russian fishing ports.