

Роль российского рыбопромыслового судостроения в реорганизации региональных рыбопромышленных комплексов

В.А. Елисеев, С.В. Бабич – Санкт-Петербургский Государственный университет экономики и финансов

С конца 80-х годов и до настоящего времени рыбопромысловое судостроение в России находится в кризисном состоянии. В первую очередь это обусловлено:

- сложной экономической ситуацией в Российской Федерации в последние 15-20 лет;
- нежеланием банковских структур участвовать в процессах судостроения;
- отсутствием государственных заказов на постройку рыбопромысловых судов;
- отсутствием новых технических решений и проектов, отвечающих современным требованиям, предъявляемым к рыбопромысловым судам.

Сложная экономическая ситуация, разрыв межотраслевых связей, разделение страны на независимые государства, отсутствие государственного заказа и финансирования отрицательно сказались на российском судостроении и судоремонте.

В трудной ситуации оказались большинство предприятий, обеспечивающих рыбопромысловый флот России. Многие предприятия не смогли переориентировать производство. Предприятия, продолжающие работать, испытывали нехватку оборотных средств, вызванных многими причинами, но одна из главных – связана с неплатежами заказчиков. Следствием стало банкротство предприятий, в частности, Кольского полуострова, работающих в рыбопромышленном комплексе.

Из-за отсутствия работы на судостроительных предприятиях остались без заказов научно-исследовательские и проектные институты. Были приостановлены научные программы по проектированию и испытаниям новых, более технологичных судов, а также орудий лова, промысловых приборов и оборудования.

Отечественная судостроительная промышленность состоит из предприятий, которые можно разделить на следующие группы:

1. проектно-конструкторские предприятия и институты;
2. судостроительные заводы;
3. предприятия, производящие судовые двигатели, механизмы, приборы и т.д.

При проектировании судов, одной из главных составляющих является военная направленность, то есть в военное время гражданские суда должны выполнять определенные функции (уклонение от нападения летательного аппарата, маневры, связанные с защитой от торпедной атаки и другие). На судах в обязательном порядке должны быть установлены специальные системы защиты и маскировки (система водяной защиты и другие). Эти системы в современных условиях малоэффективны, но не отменены до настоящего времени. Стоимость проектирования и установки подобного оборудования достаточно велика. Следствие этого – значительное удорожание стоимости судна.

С 2003 г. начался незначительный подъем деловой активности в рыбной промышленности, но предложения российских судостроительных заводов не удовлетворяли современным стандартам и нормам, предъявляемым к промысловым рыбоперерабатывающим судам.

Спрос на данную продукцию возрастал и российские промышленные организации нашли выход, который заключался в покупке рыбопромысловых судов иностранной постройки (Норвегия, Дания и др.) со сроком эксплуатации 15-20 лет. При этом иностранные суда имели следующие достоинства:

1. Состояние корпуса при надлежащем содержании практически мало подвержено износу.
2. Силовые установки более мощные и менее топливеемкие, чем российские.
3. Радионавигационное оборудование более эффективно, по сравнению с российским, хотя имеет большой срок эксплуатации.
4. Морские характеристики иностранных судов заметно выше российских пароходов, при ведении промысла рыбных ресурсов. Это обусловлено тем, что технические характеристики финских и норвежских кораблей заметно эффективнее российских.
5. Орудия лова позволяют вылавливать (в равных условиях) значительно больше биоресурсов и с меньшими потерями (на брак).
6. Обеспечение высокотехнологичным оснащением рыбоперерабатывающих фабрик на борту судна.

При большом сроке эксплуатации «иностранцы» отвечали всем нормам и требованиям, предъявляемым к данному типу судов, имеющих на борту рыбоперерабатывающую фабрику, выпускающую продукцию высокого качества.

Постоянное взаимодействие промысловиков и предприятий, разрабатывающих и производящих современные промысловые корабли, привели к тому, что норвежские суда считаются одними из лучших в мире. В сравнении с российскими аналогами, норвежские стоят значительно дороже. Их цена складывается из следующих показателей: стоимость материалов, научно-исследовательские и испытательные мероприятия. Норвежские судостроители в своей работе направлены на более эффективную работу и достижение максимальных результатов и показателей. Рентабельность иностранных пароходов по сравнению с российскими очень высока. Достигается она за счет численности экипажа и количества потребляемых горюче-смазочных материалов.

При высокой заработной плате членов экипажа иностранного судна общая сумма выплат судовладельцем экипажу в 1,5-2 раза ниже, чем затраты по зарплате у российского судовладельца. Достигается это за счет численности экипажа, то есть, для нормальной работы на промысле необходим экипаж из 12-15 человек, а не из 30, как на российском судне.

Затраты по горюче-смазочным материалам на иностранных судах ниже за счет экономичных судовых силовых установок, при этом мощность двигателей значительно выше российских аналогов.

Оборудование, которым оснащаются судовые рыбоперерабатывающие фабрики, как правило, универсальное – рассчитано на обработку различных пород рыб. Вместе с тем, оно позволяет достигать максимально качественных показателей при глубокой переработке продукции. Материалы, из которых изготов-

ливаются оборудование, мало подвержено коррозии, что многократно продлевает срок эксплуатации. Высокая автоматизация производства нацелена на уменьшение численности экипажа и, как следствие, уменьшение затрат, связанных с оплатой труда, и повышение экономической эффективности рыбопромысловых судов.

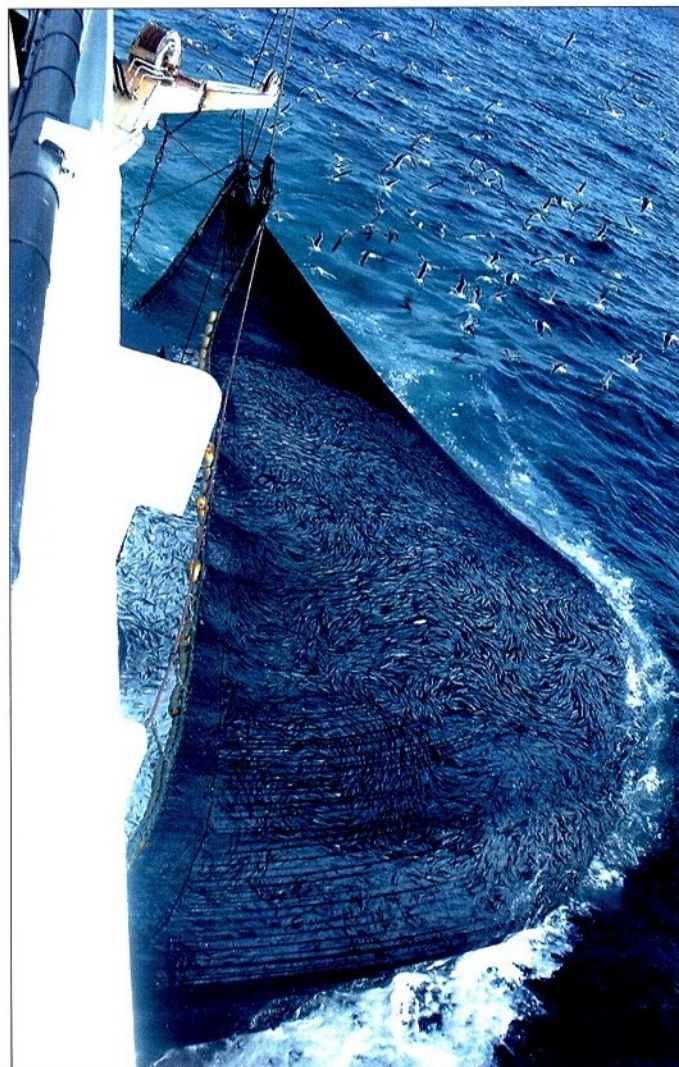
Гидроакустические и радионавигационные приборы, изготовленные зарубежными компаниями, обладают рядом преимуществ, а часто и не имеют российских аналогов, поэтому при модернизации оборудования на судах российской постройки, предпочтение отдается иностранным поставщикам оборудования.

Еще одним вариантом в решении вопроса о постройке или приобретении судна за границей является «бербоут-чартер». Понятие термина «бербоут-чартер» (англ. *bareboat charter*) означает фрахтование судна без экипажа. Б.ч. – это договор между судовладельцем и фрахтователем об аренде всего судна или его части на определенный рейс или срок, при этом судно переходит в полное владение и распоряжение фрахтователя на срок договора. Последний сам нанимает команду и несет все расходы по эксплуатации судна. (Расходы по страхованию обычно несет судовладелец.)

Приведем пример.

Стоимость нового промыслового судна с ярусным ловом в среднем составляет около 10 млн долл. США. Иностранная компания берет ссуду или кредит в банке. Производит заказ на строительство промыслового судна. После постройки передает судно в бербоут-чартер российскому предприятию.

Судовладелец и кредитная организация требуют в договоре обязательных гарантий:



1. по продаже рыбопродукции через страну производителя судна;
2. по страхованию судна и экипажа в стране производителе судна;
3. по агентском и шипчандлерском обслуживании судна в стране производителя;
4. кредитная организация и предприятие являются залогодержателями «1-ой и 2-ой руки».

Результаты работы по такой схеме имеют следующие результаты: иностранные кредитные организации получают доход от процента кредитования; иностранное предприятие, предоставляющее судно по договору бербоут-чартера, получает прибыль от договора; иностранные судостроительные заводы получают заказы; иностранные предприятия по переработке имеют гарантированные поставки сырья; иностранные агентские и шипчандлерские фирмы получают прибыль от предоставления услуг. Все эти предприятия обеспечивают рабочие места и налоговые отчисления в бюджет иностранных государств. Российская фирма, погасив кредит, имеет стоимость судна по минимальной или приближенной к нулю цене, и, соответственно, российское государство не получает от этой сделки ничего.

Проанализировав ситуацию, можно сделать следующий вывод: на отечественном рынке судостроения рыбопромысловых судов и выгодных для производителя схем кредитно-финансовых операций нет условий для работы, отвечающих современной ситуации и экономическим условиям. Все, что ранее выполнял и обеспечивал внутренний рынок и отечественные производители, заменили иностранные фирмы, производители и поставщики услуг. Российские предприятия обеспечивают работу и способствуют развитию экономики зарубежных стран.

Для изменения сложившейся ситуации необходимо организовать:

- 1) на базе существующих судостроительных и судоремонтных заводов производство судов по иностранным технологиям, с привлечением иностранных специалистов;
- 2) совместные предприятия по производству судовых двигателей, промыслового и обслуживающего оборудования;
- 3) схему постройки промысловых судов, взяв за основу договор бербоут-чартер. Заемщиками могут выступать государственные или муниципальные органы власти, банки, кредитные организации и предприятия любой формы собственности. Данная схема исключает участие предприятий-посредников;
- 4) при проектировании промысловых судов исключить военную составляющую.

В качестве одного из главных направлений совершенствования управления судостроением и судоремонтом необходимо перевести его на региональный уровень.

Yeliseyev V.A., Babich S.V.

Role of Russian fishing shipbuilding in reorganization of regional fisheries complexes

Since the end of 1980s Russian fishing shipbuilding has been in crisis state due to complicate economic situation in the Russian Federation, reluctance of the bank system to participate in shipbuilding, lack of government contractual work on building of fishing vessels, lack of new engineering solutions and projects complying with modern requirements to fishing vessels. Today all niches having been filled formerly by domestic market and home producers are replaced by foreign firms and producers. Russian enterprises promote economical development of foreign countries.

The authors give their recommendations on the way out of the crisis.