

Организационно-экономические проблемы возрождения российского промысла в Мировом океане

Бородин В. Ю., ВНИЭРХ



Для эффективного использования сырьевой базы Мирового океана в сложившейся на сегодняшний день ситуации, необходимо создание системы управления и формы организации широкомасштабного отечественного промысла в различных зонах и открытых районах Мирового океана, а также новые научные разработки.

Нынешний уровень технического прогресса в судостроении позволяет рыбопромысловым судам применять как автономный, так и экспедиционный способы организации промышленного рыболовства в Мировом океане.

В советский период, в основном, применялся экспедиционный промысел. Плановая система была основана на централизованной «вертикальной» структуре управления (от Министерства рыбного хозяйства СССР – министра, до простейшей производственной единицы – капитана судна). Организация промышленного лова рыбы была основана на установлении планового задания для каждого рыбопромыслового судна в конкретном районе, вплоть до квадратов промысла. Сбыт рыбопродукции производился через Главрыбсбыт по всей территории Советского Союза. Этим же определялись и производственные отношения.

Раньше в состав экспедиции входили большие плавбазы, типа «Балтийская слава», которые принимали рыбу у добывающих судов, снабжали их необходимыми продуктами, тарой, водой и топливом; был и приемотранспортный флот, плюс аварийно-спасательные буксиры, научно-поисковые суда. Руководство промыслом осуществлял начальник экспедиции. Ежедневно проходили промысловые советы, на которых решались текущие вопросы.

В настоящее время организации широкомасштабного экспедиционного промысла в России не существует. Фактически суда, осуществляющие океанический промысел, работают автономно, так как содержать штаб экспедиции для оперативного руководства мелкому судовладельцу (а они составляют основу промысла), при наличии в его собственности максимум трех единиц флота, невыгодно. Такие судовладельцы не в силах выделять средства даже на амортизацию и модернизацию. Поэтому отсутствуют как собственно сама организованная экспедиция, так и необходимые звенья ее цепи (непосредственное управление на промысле): начальник (штаб) экспедиции – капитаны судов, как, например, в структуре любой фирмы (генеральный директор и совет директоров), работающей в рыночных условиях. Так как условия рынка требуют четко организованной деятельности на всех этапах от добычи рыбы и ее переработки, до реализации готовой продукции на рынке, включая, мировой, необходимо создание соответствующей инфраструктуры в виде крупного объединения – корпорации частных рыбопромышленников, способной организовать широкомасштабный промысел. Анализируя многие предложения о широкомасштабной экспедиции, приходим к выводам:

– принцип и особенность специфики руководства широкомасштабного экспедиционного промысла заключается в необходимости четкой вертикали управления экспедицией, утерянной при «горизонтальной координации»;

– сущность организации широкомасштабного экспедиционного промысла в современных рыночных условиях заключается в устранении разрыва управленческой связи (прямого подчинения) между органом управления, находящимся на берегу и экспедицией – в удаленном районе промысла.

Сегодня собственник является юридически независимым от руководства рыбохозяйственного комплекса России и администрации региона. Учитывая данный факт, предлагается организационно-управленческий подход, заключающийся в разделении вертикальной и горизонтальной систем управления. Вертикаль управления предлагается в высшем командном звене – Совете директоров концерна и его блоке по управлению экспедицией. Дальнейшие производственные отношения строятся в соответствии с требованиями рынка по горизонтали. Де-юре, собственники предприятий и капитаны остаются самостоятельными. С блоком концерна по управлению экспедициями (ВЭБ) они связаны договорными отношениями и расчетами по определению экономически выгодных акваторий лова и рынков сбыта.

Виды форм собственности объединений в условиях рынка

Первый вид. В нынешних условиях предприятие с централизованной структурой управления (применявшейся ранее) может быть создано только на государственно-административной основе со 100% уставным капиталом. Но это не перспективно, т.к. неизбежны потери нецелевого использования финансовых средств бюрократическим аппаратом. К сожалению, такой негативный опыт имеется. Это может привести к банкротству данной структуры.

Второй вид. Его можно организовать на базе корпорации, спонсируемой правительством. Такое предприятие является полноценным участником фондового рынка (через эмиссию акций). Правительство может возмещать затраты. Например, в Гренландии рыбной промышленностью управляет крупная компания «Роял Гринланд А/С», которая целиком принадлежит местным властям. Основной ее принцип – дать возможность местным рыбакам продать свои уловы.

Третий вид. Создание смешанного предприятия, где 51% акций будет принадлежать государству в лице представительного органа, а доход будет распределяться согласно проценту вклада в «уставный фонд».

Прямое бюджетное финансирование или кредитование флота рыбохозяйственного комплекса было приемлемо ранее, когда весь бюджет формировался за счет прибыли государственных предприятий.

Учитывая ситуацию, сложившуюся на сегодняшний день в рыбохозяйственном комплексе и стране в целом, рассчитывать на участие государства нереально. Необходимость же в создании механизма инвестирования экспедиций в Мировой океан сегодня стоит очень остро. В связи с этим, предлагается организационный подход на основе частной формы собственности – создание централизованной вертикальной структуры путем

добровольного объединения собственников рыбопромышленных предприятий в своих регионах в концерн-корпорацию, на договорной основе. Однако для образования такого объединения необходима помощь государства, выражающаяся в механизме создания в приморских регионах ситуации, при которой мелкие частные рыбохозяйственные предприятия будут стремиться к объединению. Рычагами государственного механизма могут быть: его инвестиционная политика и принятие соответствующих законов. Необходимость объединения диктуется высокой стоимостью основы рыбохозяйственного комплекса – флота, которую один владелец не в силах освоить. Отсюда вытекает основная задача концерна – организация инвестиционного процесса для развития частных компаний, объединившихся в концерн, т.к. возврата к постсоветским дотациям и плановым распределениям судов по предприятиям сегодня нет и быть не может. При этом система управления концерном должна содержать механизм саморегулирования. Суть этого механизма заключается в возможности самостоятельно устанавливать правила «игры» данного объединения (концерна), как на внутреннем, так и на внешнем рынках сбыта рыбопродукции. Исходя из них, задачами объединенных собственников являются:

- установление четкого взаимопонимания и взаимодействия на основе производственной дисциплины внутри объединения (концерна);
- выработка совместных решений и правил и контроль над их исполнением;
- соблюдение правовых отношений между бизнесом и государственным регулированием;
- разработка механизма инвестиционной политики – аккумуляирования имеющихся средств, изыскание самих инвестиций и разработка инвестиционных проектов в соответствии с требованиями инвестора, расчетом экономической эффективности;
- применение инноваций как в судостроении (сегодня нужны современные, мобильные по технологическим процессам и оборудованию, многопрофильные суда), так и в области организации промысла, обработки рыбы и ее реализации (по всей цепочке от добычи до потребителя).

Подход к организации широкомасштабного экспедиционного промысла

Исходя из предлагаемого вида собственности, в сегодняшних рыночных условиях логично и целесообразно развитие отечественного промысла за пределами ИЭЗ России осуществлять крупными рыбохозяйственными компаниями в виде объединений (корпораций-концернов), которые могут представлять собой хорошую материально-техническую базу. В связи с этим, предлагается комплексный подход к управлению и организации промысла. Смысл его заключается в том, что в составе этих объединений, наряду с добывающим флотом, необходимо иметь транспортно-морозильный и специализированный обрабатывающий флот, в том числе «плавбазы-матки». Кроме того, в эти корпорации-концерны обязательно должны входить береговые перерабатывающие предприятия, холодильно-складские фирмы, портовые причальные сооружения, сбытовые оптовые, розничные и другие организации конкретного региона.

Это дает следующие преимущества:

- централизацию управления производственно-хозяйственной и коммерческой деятельностью без посредников, что приведет к снижению цены рыбопродукции до уровня платежеспособности населения;
- повышение конкурентоспособности концерна-корпорации;
- снижение рисков, в связи с большими возможностями диверсификации производства;
- централизацию капитала с последующим его распределением по видам деятельности, в зависимости от конъюнктуры рынка.

Мобильность комплексного подхода означает создание инвестиционного фонда (типа ПИФ) при данном концерне-корпорации совместно с лизинговой и страховой компаниями.

Организация экспедиций за пределами ИЭЗ России влечет большое потребление ГСМ, что занимает основной процент в калькуляции затрат по добыче, транспортировке и реализации рыбы. Необходимо учитывать ситуацию с энергоносителями, тенденцию постоянного роста цен, способствующего неконкурентоспособности продукции РХК по отношению к сельхозпродукции, прежде всего, к мясу.

Предлагаемый комплексный подход приведет к цене, доступной массовому потребителю.

Смысл данного подхода заключается в централизованном сбыте рыбы (в том числе, добытой под госзаказ) через фирменную сеть магазинов, входящих в состав концерна (по принципу сетевого маркетинга). Оптимизация цены происходит путем применения государственного инструмента управления: при осуществлении деятельности концерна, в соответствии с госзаказом, особенно на малоценные виды рыб, ему возмещается часть стоимости топлива (например, из стабилизационного фонда или за счет бюджета, государственного фонда от продажи квот) соразмерно добытой (реализованной) рыбе. Необходимо отметить тот факт, что в настоящее время развитые страны стали увеличивать государственную поддержку рыбакам (Япония, США, Норвегия, ЕС и др.). В мире растет понимание необходимости ужесточения государственного вмешательства в регулирование рыболовства и сбыт продукции.

В Норвегии за государством осталось право на установление уровня минимальных закупочных цен на рыбу-сырец, устранение избыточных поставок на рынок, оплату затрат, связанных с хранением. Переоценивается господствующая в мире либеральная доктрина: был бы свободный рынок и частная собственность, а все остальное образуется само собой. Сегодня, для успешного развития РХК, необходим государственный подход. Что мы под этим понимаем? Прежде всего, проявление инициативы со стороны законодательной и исполнительной властей в принятии таких законодательных и нормативных актов, которые учитывали бы особенности рыбной отрасли. Второе: политико-экономическую защиту в условиях жесточайшей конкуренции на мировом рынке, особенно при вхождении в ВТО, и закрепление Российского приоритета в Мировом океане.

В настоящее время государству необходимо перейти от пассивной формы управления к активной. Стратегической целевой функцией государства, как инструмента регулирования рыбохозяйственной деятельностью, должна стать гарантия устойчивого развития РХК в условиях роста международной конкуренции, как на мировом рынке, так и в контроле и изъятии ВБР в Мировом океане.

Borodin V.Yu.

Organizational-economical problems of Russian fisheries rebirth in the World Ocean

To use raw material base of the World Ocean efficiently it is necessary to create a system of management and organization of large-scale domestic fishing in various zones and open areas of the World Ocean along with scientific developments.

Today it is expedient to conduct domestic fishing off Russian EEZ with large fisheries companies (corporations – concerns) which have good material and technical basis. In this connection, the author proposes complex approach to fishing management and organization. These corporations, in the author's opinion, should have fishing fleet, transport-refrigerator fleet, and specialized processing fleet (including mother ships) as well as shore stations, refrigerator-storage facilities, port waterfront structures, wholesales and retail firms, and other organizations.