



БЫТЬ ИЛИ НЕ БЫТЬ?

*Канд. техн. наук, проф. В.А. Романов –
директор Гипрорыбфлота*

ДОРОГУ ОСИЛИТ ИДУЩИЙ

В настоящее время рыбопромысловый флот России, являясь главной составляющей (70 %) основных фондов рыбной отрасли, находится в тяжелом состоянии, которое кратко можно охарактеризовать следующими положениями:

высокая степень морального и физического износа (55 % судов имеет сверхнормативный срок службы), задержка списания судов, падение эффективности работы, постоянный рост доли судов, не обеспечивающих рентабельную работу, особенно в удаленных районах промысла;

практически полное на протяжении длительного времени отсутствие инвестирования, неспособность предприятий отрасли к инновациям и как результат – стремительное старение флота и сокращение его численности: уже к 2015 г. (при соблюдении нормативного срока эксплуатации судов) рыболовный флот России будет в состоянии выловить всего около 80 тыс. т морепродуктов;

избыток мощностей флота для добычи наиболее ценных объектов промысла в экономической зоне России и перелов в этих районах;

недостаток мощностей для работы на промысле умеренно- и низкорентабельных видов гидробионтов;

постоянное и все ускоряющееся снижение вылова морепродуктов при одновременном падении их запасов в нашей зоне.

Положение настолько сложное, что в последние годы стоял вопрос, быть или не быть российскому рыболовному флоту. В 2001 г. Госкомрыболовство России дало, наконец, ответ на этот вопрос, сформулировав комплексную задачу отрасли, которая заключается не только в разведке сырьевых ресурсов,

но и в рациональном и эффективном их промысле.

В Морской доктрине Российской Федерации на период до 2020 г., утвержденной Президентом России в июле 2001 г., в разделе «Освоение и сохранение ресурсов Мирового океана» под первым пунктом значится «Морское промышленное рыболовство», среди задач которого непосредственно флота касаются следующие:

усиление государственного контроля за выловом рыбы и рациональным использованием рыбопромыслового флота;

оптимизация управления рыбопромысловым флотом;

расширение масштабов исследований и возвращение к промыслу в открытой части Мирового океана;

систематическое рациональное обновление рыбопромыслового флота.

Сейчас становится ясно уже всем, в том числе и тем, кто предпочитает торговать рыбой непосредственно в море, что Россия намерена решать непростую двуединую задачу: строить новый, эффективный рыболовный флот и возвращаться в Мировой океан. Именно на решение этих задач и направлены научно-исследовательские работы, проводимые в рамках приоритетных направлений, утвержденных приказами Госкомрыболовства в августе и октябре 2001 г.

Прежде всего необходимо как можно быстрее восстановить потенциал научно-исследовательского флота, который в конце восьмидесятых годов был мировым лидером по типовому составу, численности и способности решать как повседневные задачи по оценке сырьевой базы для добывающего флота, так и на перспективу в 10 – 15 лет. Сейчас научный флот нуждается в

срочном обновлении. Для этого сырьевые институты отрасли совместно с Гипрорыбфлотом разработали предложения по типовому и количественному составу пополнения научных судов на период до 2005 г., что легло в основу концепции их обновления, разрабатываемой ВНИРО.

В настоящее время необходимо в возможно короткий срок подготовить отраслевую программу проведения исследований в области изучения и рационального использования биоресурсов Мирового океана на перспективу до 2020 г. в соответствии с Морской доктриной РФ. Без выполнения этой программы отрасль не в состоянии будет работать над созданием высокоэффективных рыболовных судов. Постройка таких судов предполагает выполнение большого объема научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по новым технике и технологиям добычи и переработки гидробионтов, а также так называемым комплекующим изделиям.

Строители судов и кораблей хорошо знают, что главная проблема заключается в наличии эффективных специальной техники и технологий, на создание которых (особенно передовых, так называемых «прорывных») требуются, как правило, годы и мощные научные силы; при их наличии высокоэффективное судно строится за два – три года.

В связи с этим следует отметить, что впервые за последние годы в отраслевом координационном совещании по согласованию плана научно-технического обеспечения развития рыбного хозяйства России приняли участие руководители всех отраслевых рыбтехцентров и других организаций, создающих технику и разрабатывающих технологии добычи и переработки морепродуктов.

Во флотской тематике на 2002 г. начатся работы, связанные с созданием новой техники и оборудования, разработкой технических заданий на строительство новых судов и высокоэффективных технологий. Однако средства, выделяемые на создание принципиально новых технологий и техники добычи и переработки морепродуктов, незначительны, тематика ограничена, что не позволяет задействовать все имеющиеся в отрасли научные силы, в том числе и ученых отраслевых вузов.

Наверное, нет необходимости доказывать, что возвращаться в Мировой



океан на неэффективных судах, со старыми технологиями добычи и переработки бессмысленно. Необходимо как новые объекты промысла, так и новые технологии, которые сделают рентабельной добычу, в том числе таких «забытых» объектов промысла, как криль, тунцы и т.д. У специалистов отрасли на подходе имеется ряд технологий, таких как, например, получение высококачественного белка из пока никем в мире не используемых громадных запасов мезопелагических рыб с периодом жизни два – три года. Эти исследования и разработки должны выполнять технические и технологические предприятия отрасли, а также технологические подразделения бассейновых институтов.

Сегодня уже всем ясно, что существовавшее мнение о том, что число имеющихся рыболовных судов для России достаточно, что все текущие проблемы рыболовного флота решат его собственники – судовладельцы, а его сбалансированное и рациональное развитие обеспечит сам рыночный механизм, оказалось ошибочным.

Морская доктрина России обязывает решать в условиях рынка такие задачи, как оптимизация управления рыбопромысловым флотом и его строительство. Надо признать, что управление рыбопромысловым флотом на сегодняшний день практически не осуществляется и его необходимо восстанавливать, а строительство судов организовывать заново.

Как же строить флот и управлять им в условиях рыночной экономики? Анализ состояния и возможного использования существующего добывающего флота показал, что из действующих добывающих судов, размещенных, например, в европейской части России, эффективно можно использовать в соответствии с их производственно-техническим потенциалом в зонах иностранных государств и в открытой части океанов лишь 68 %. При этом в основном (на 85–87 %) будут изыматься ресурсы Северо-Восточной и Северо-Западной Атлантики (рисунк). Из 5100 тыс. т запасов вне зон РФ (1600 тыс. т в зонах иностранных государств и 3500 тыс. т – в открытых районах) действующие суда в состоянии обеспечить сегодня вылов лишь 1190 тыс. т морепродуктов, или 23 %. Возможное снижение численности действующих судов к 2005 г. на 17, а к 2010 г. на 67 % существенно уменьшит добывающие мощности флота.

Следует подчеркнуть, что на эффективность использования промыслового флота вне зон РФ отрицательно влияют отдаленность районов промысла и невысокая по сравнению с затратами стоимость большинства объектов лова (300–350 долл. США за 1 т). При этом нужно добавить, что производственно-экономический потенциал действующего добывающего флота не может обеспечить эффективное изъятие анчоусов, ледяной, биркаса, каранкса, сабли, ставриды, путассу (ЮЗА); недостаточны

мощности для вылова тунцов. Нет мощностей для добычи гидробионтов ярусными орудиями лова.

Учитывая отмеченное выше и исходя из требований Морской доктрины, необходимо подготовить и принять стратегию развития основных фондов отрасли, на основе которой могут быть проработаны прогнозы (по типам, характеристикам и количеству) потребности в судах для любых объектов и районов промысла. Кроме того, следует выработать и задействовать механизм управления флотом, который должен взаимодействовать вопросы распределения сырьевых биоресурсов и использования и строительства добывающего флота. Суть этого, по нашему мнению, сводится к следующему.

1. Необходимо обеспечить строгий баланс ОДУ каждого конкретного объекта лова и промыслового потенциала работающих на нем судов. Решение этой задачи заставит судовладельцев вывести с высокорентабельных объектов излишний флот, что создаст предпосылки для перевода этих мощностей на недоиспользуемые запасы сырьевой базы. Кроме того, значительно сократится возможность перелова.

Рациональным решением этой задачи представляется наделение судов на конкурсной основе таким объемом сырьевых ресурсов (квотами), который сопоставим с их годовыми (сезонными) выловами.

2. Пополнять численность флота судами, направляемыми в первую очередь

на вылов недоиспользуемых объектов сырьевой базы. Это позволит стабилизировать объемы добычи и расширить промысел в удаленных районах Мирового океана.

Решать перечисленные выше задачи можно, активно влияя на техническую политику судовладельцев, а лучше сказать, управляя ею, поддерживая тех из них, кто создает новые суда в соответствии с общеотраслевой стратегией развития флота. При этом необходимо проводить государственную экспертизу проектной и финансовой документации нового судна для подтверждения его соответствия отраслевой стратегии, должного уровня технико-эксплуатационных показателей судна, финансовой состоятельности проекта и в конечном счете целесообразности оказания судовладельцу государственной ресурсной поддержки.

3. Производить выделение сырьевых запасов (квот, права лова в счет квот России в других промысловых районах) на конкурсной основе с учетом показателей экономической эффективности работы судна, под которое выделяются сырьевые ресурсы. В качестве такого показателя может быть принят размер полученной (или расчетной) прибыли на 1 т вылова данного объекта. Этот показатель в совокупности с показателем освоения выделенных квот создаст условия, при которых преимущество будет у судна (судовладельца), имеющего большую прибыль и полностью осваивающего выделенные сырьевые ресурсы.

4. Создать условия для ресурсного обеспечения развития флота. Осуществляя постройку нового судна, судовладелец должен быть уверен, что оно будет обеспечено теми видами сырьевых биоресурсов, для промысла которых оно предназначено. Создание судов в рамках отраслевой стратегии развития флота даст судовладельцу определенные гарантии.

Выполненные институтом расчеты показывают, что направлять сырьевые ресурсы на аукционную продажу, как это делается сегодня, равносильно тому, что Менделеев называл «топить ассигнациями». В таблице представлен расчет налоговых поступлений в бюджеты разных уровней от строительства и эксплуатации судна пр. 1328 М на расчетный период окупаемости. Даже по небольшому судну типа «Балтика» видно, что еже-

РАСЧЕТ НАЛОГОВЫХ ПОСТУПЛЕНИЙ В БЮДЖЕТЫ РАЗНЫХ УРОВНЕЙ от строительства и эксплуатации судна пр. 1328М на расчетный период окупаемости

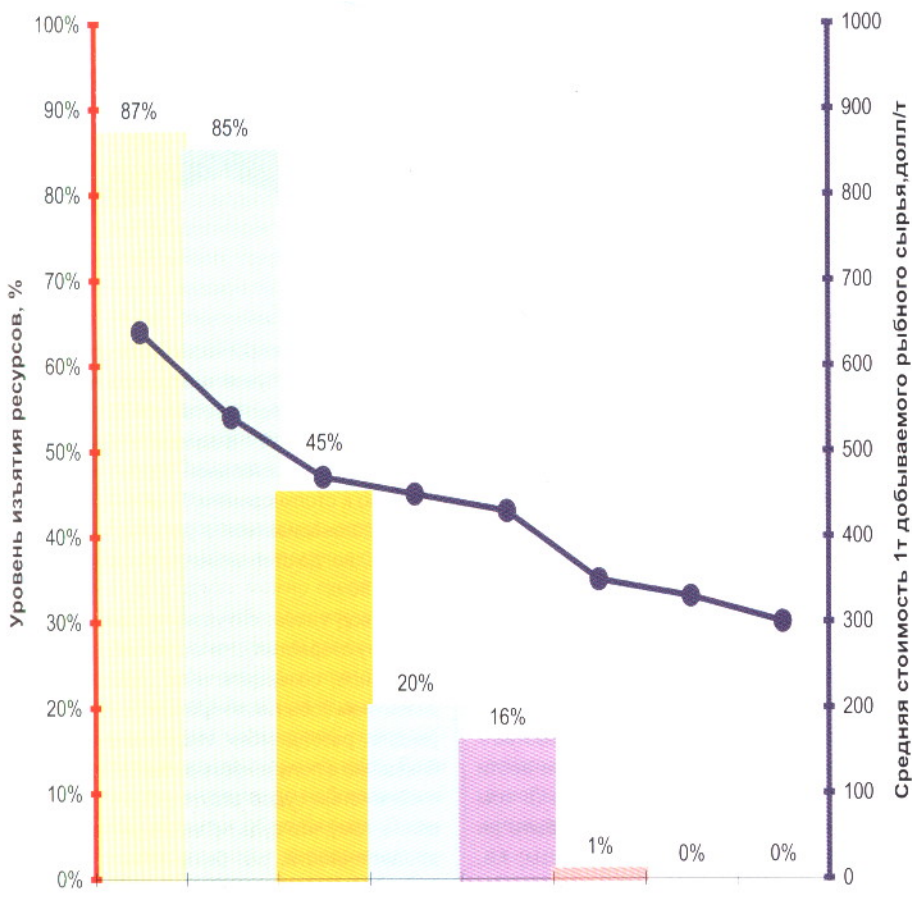
№ п/п	Показатели	Объемы в тыс. долл.			Итого, тыс. дол.
		Строительство	Эксплуатация		
			1 год	2 год	3 год
1.	Стоимость строительства судна, в том числе:	750			750,0
	- собственные работы завода	375,0			375,0
	- поставки по импорту комплектующего оборудования	375,0			375,0
2.	Расчетные отчисления в бюджеты разных уровней на этапе строительства судна, всего	236,5			236,5
	- единый социальный налог от фонда оплаты труда (375,0*0,24*0,356)	32,0			32,0
	- подоходный налог (375,0*0,24*0,13)	11,7			11,7
	- налог с прибыли (плановая прибыль 10%) (375,0*0,1*0,24)	9,0			9,0
	- налог на имущество (375,0*0,02)	7,5			7,5
	- дорожный налог (375,0*0,01)	3,8			3,8
	- таможенный налог на ввоз импортного оборудования (375,0*0,05)	18,8			18,8
	- НДС на комплектующее импортное оборудование ((375,0+18,8)*0,20)	78,8			78,8
	- НДС от объема собственных работ завода (375,0*0,20)	75,0			75,0
3.	Расчетные отчисления в бюджеты на этапе эксплуатации судна (Баренцево море: треска – 665 т; пикша – 125 т; прилов – 42 т), всего		207,6	217,7	227,8
	- НДС на рыбопродукцию (785,6*0,1)		78,6	78,6	78,6
	- единый социальный налог (94,2*0,356)		33,6	33,6	33,6
	- дорожный налог (785,6*0,01)		7,9	7,9	7,9
	- подоходный налог (94,2*0,13)		12,3	12,3	12,3
	- налог на прибыль (24% от прибыли)		75,4	85,5	95,5
4.	ВСЕГО НАЛОГОВЫЕ ПОСТУПЛЕНИЯ В БЮДЖЕТЫ	236,5	207,6	217,7	227,8
5.	Поступления в федеральный бюджет от продажи на аукционе 790 т трески и пикши (по 240 дол./т)		189,6	189,6	189,6
			189,6	189,6	568,8

Примечание: в данном примере рассмотрены налоговые поступления только от строительства и эксплуатации одного судна пр. 1328М без учета возможных налоговых поступлений от более глубокой переработки сырья на береговых предприятиях Мурманской области и дальнейшей ее реализации в розничной сети.

годное поступление в федеральный бюджет от продажи на аукционе необходимых для окупаемости судна 790 т трески и пикши составляет 568,9 тыс. долл. США. В то время как направленные на цели ресурсного обеспечения, эти тонны дадут бюджету 889,7 тыс. долл. США (т.е. в 1,5 раза больше). На данном примере рассматриваются налоговые поступления только от строительства и эксплуатации одного судна без учета поступлений от более глубокой переработки сырья на береговых предприятиях и дальнейшей реализации в розничной сети. Необходимо также иметь в виду социальный и политический аспекты проблемы, связанные с оживлением судостроения и смежных отраслей.

Следует подчеркнуть, что Гипрорыбфлотом уже разработан проект Положения о государственной регламентации и экспертизе проектов и типов судов флота рыбной промышленности на перспективу; сформулированы предложения по усилению влияния государства на ускоренную реновацию рыбопромыслового флота, корректировке Положения о порядке распределения ОДУ (с целью стимулирования списания предприятиями изношенного флота, приобретения высокотехнологичных судов и создания экономически обоснованного механизма распределения квот), подготовлены проект Программы строительства добывающих судов до 2005 г. и ряд других материалов. Работы в этом направлении следует продолжить.

**ВОЗМОЖНЫЙ УРОВЕНЬ ИЗЪЯТИЯ ВОДНЫХ БИОРЕСУРСОВ
ПО РАЙОНАМ ПРОМЫСЛА**
(в % к объему сырьевых ресурсов)



Объемы сырьевых ресурсов по районам промысла (тыс.т)							
СВА 670	СЗА 46	ЦВА 1040	ЮВА 280	ЮЗА 215	ЮВТО 1220	АЧА 1620	ЗИО 20
Расстояние от портов базирования флота до районов промысла (мили)							
1500-3200	3500-4600	4100-4500	6300-6900	6800-7400	9400-9700	8000-8500	6500-9200

На повестке дня – доработка этих и разработка других документов, создание отраслевого рыночного механизма для обеспечения активного влияния государства на использование и развитие промыслового флота, в частности положений, определяющих порядок учета и аккумуляции природной ренты, правил начисления ускоренной амортизации, механизма контроля поступления и расходования амортизационных средств и приоритетного ресурсного обеспечения судовладельцев, использующих их для строительства судов или аккумулирующих в отраслевом фонде развития флота.

Одной из основных проблем, препятствующих активному строительству рыболовного флота, является отсутствие

финансирования. К сожалению, в отрасли пока не удалось создать благоприятные условия для использования судовладельцами собственных и заемных средств для обновления промыслового флота. Многочисленные мелкие судовладельцы (в среднем в отрасли на одного судовладельца приходится 1,5–2 судна) зачастую не в состоянии профинансировать мероприятия по безопасности мореплавания в соответствии с международными конвенциями или даже обеспечить окраску судна, не говоря уже об организации промысла в открытом океане. Амортизационные отчисления в значительной степени (на 70 %) используются ими не по назначению.

В отрасли назрела необходимость реструктуризации, задачей которой дол-

жно стать создание крупных, способных аккумулировать средства для строительства судов компаний, холдингов и т.д. с законченным циклом производства: лов рыбы – переработка – продажа продукции. Последнее позволит повысить эффективность их работы, избавиться от многочисленных посредников и перекупщиков, в карман которых попадает до 70 % сумм, полученных от продаж рыбы. В такие крупные компании, ориентированные на добычу рыбы прежде всего в Мировом океане и зонах иностранных государств, необходимо привлекать и банки с их все увеличивающейся готовностью вкладывать финансовый капитал в реальные проекты и надежные фирмы.

По мнению заместителя министра промышленности, науки и технологий России А. Фурсенко, основой инновационной экономики является не только промышленный потенциал, но и новая психология общества. В рыбной отрасли пока еще сохранился как промышленный, так и научный, образовательный потенциал, но нет опыта его эффективного коммерческого использования. В этом плане в рыбном хозяйстве совершенно необходима организация консалтинга как внешнего (в виде фирм), так и внутреннего (в штате предприятий). Центрами консалтинга могут и должны стать отраслевые НИИ, такие, как ВНИ-ЭРХ, ВНИРО, ТИНРО-центр, Гипрорыбфлот, и др. с их богатейшим опытом работы, владением обширнейшей информацией, независимостью и непредвзятостью мнений.

В условиях отсутствия механизмов координирования деятельностью государственных институтов, выработки и реализации региональных программ развития рыболовства, без которых невозможно выполнение задач, поставленных Госкомрыболовством России, было бы полезно возродить Научно-технический совет отрасли, в который могли бы войти ученые и специалисты институтов и предприятий всех бассейнов России.

В короткой статье, очевидно, невозможно даже просто затронуть все вопросы и проблемы, которые нужно решать отрасли для реализации утвержденной Президентом РФ Морской доктрины. Ясно одно: направление выбрано, впереди сложная, многогранная, напряженная работа. И это радует, ибо, как известно, дорогу осилит идущий.