



# ЭФФЕКТИВНОСТЬ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕРБОУТ-ЧАРТЕРНЫХ РЫБОЛОВНЫХ СУДОВ

Канд. экон. наук Б.З. ГРАЙВЕР, канд. экон. наук В.В. РОЗАНОВ,  
Е.А. СКУДНЯКОВ – ВНИЭРХ

**В** конце 80-х годов перед рыбным хозяйством страны встала задача обновления рыбопромыслового флота. Из-за недостатка мощностей в отечественной промышленности гражданского судостроения и отсутствия необходимых финансовых средств было намечено решать эту задачу с помощью лизинговых операций. Предполагалось строить суда за рубежом на основе долгосрочных кредитов иностранных банков и расплачиваться за них валютной выручкой от реализации на внешнем рынке примерно половины произведенной на этих судах рыбопродукции. Другая половина должна была поставляться на внутренний рынок. Расчеты показывали высокую экономическую эффективность этого проекта.

Однако изменения в рыболовстве и конъюнктуре цен на мировом рынке на рыботовары, происшедшие в последние годы, а также организационные трудности освоения судов и общий экономический кризис в стране не позволили достичь ожидаемых результатов.

Следствием этого стали долги. Чтобы погасить кредит и проценты по нему, а также получить валюту на расходы по эксплуатации бербоут-чартерных судов, большую часть выпускаемой ими продукции приходится направлять на экспорт.

Проект предусматривал создание за рубежом офшорных компаний для получения кредитов и размещения заказов и передачу готовых судов – в соответствии с соглашениями между этими компаниями и ВО "Соврыбфлот" – в долгосрочную аренду с правом выкупа (на условиях бербоут-чартера) судовладельцам

отрасли. Офшорные компании были организованы. С 1988 г. они заказали на иностранных верфях 73 добывающих судна. Половина из них уже поступила и эксплуатируется в АО "Новороссийскрыбпром" (3 судна) и на различных предприятиях Дальневосточного бассейна, в том числе в рыболовецких колхозах.

Правовые отношения сторон основываются на договорах фрахтования судов на условиях бербоут-чартера, которые еще в 1989 г. ВО "Соврыбфлот" заключило с фирмами "Пифагорас", "Берген" и "Рейдер". Реализовать свои полномочия "Соврыбфлоту" не пришлось, поскольку в декабре того же года для решения вопросов, связанных со строительством и арендой судов для предприятий отрасли, было учреждено совместное российско-британское предприятие "Рыбкомфлот". Учредители СП с российской стороны – ВО "Соврыбфлот", с британской – офшорная компания "Фалькон Шиппинг Компани" (о-в Джерси, Великобритания), полностью зависевшая от Минрыбхоза СССР, а с июля 1993 г. контролируемая Госкомимуществом России.

В начале 1990 г. "Соврыбфлот" передал СП "Рыбкомфлот" все права и обязанности по заключенным заказам.

В дополнение к имевшимся договорам были подписаны трехсторонние и двусторонние соглашения, устанавливающие условия передачи непосредственно предприятиям отрасли новых судов, порядок распоряжения их продукцией.

Что показал анализ производственной деятельности трех типов судов, полученных по лизингу?

В 1993 г. супертраулеры испанской постройки выпустили

рыбной продукции по 2,4–7,2 тыс. т в зависимости от ассортимента. Там, где филе минтая и фарш занимали в общем годовом объеме продукции 47–52 %, он не превышал 3,5–4,0 тыс. т. Если глубокой обработке подвергалось 14–23 % минтая, годовой объем возрастал до 6,4–7,2 тыс. т. Аналогичными были показатели 1992 г. При разработке ТЭО «Рыбкомфлот» исходил из того, что за год судно этого типа будет производить 13,3 тыс. т. Из них на экспорт поставлялось бы только 30 %. Однако эти расчеты предполагали функционирование в системе дотируемой экономики, в прежних условиях рыболовства, работу в отдаленных районах Мирового океана с высокопродуктивной сырьевой базой.

Следует отказаться от строительства и приобретения крупнотоннажных добывающих судов – сырьевая база в экономической зоне России для них недостаточна, а использование их в открытых районах Мирового океана или в экономических зонах иностранных государств в современных экономических условиях не представляется возможным. По судам этой серии Парижский клуб своим решением от 2 апреля 1993 г. отсрочил плановые платежи России Испано–американскому банку, которые должны были начаться в сентябре 1992 г. Однако эта мера не решает проблему и задолженность продолжает расти.

Приобретение тунцеловных судов – еще один просчет, допущенный при выборе типов судов, приобретаемых на условиях бербоут-чартера. Ведь промысел тунцов не был для отечественного рыболовства традиционным. За три года выяснилась полная неспособность больших тунцеловных сейнеров работать рентабельно. Причина в том, что ТЭО предусматривало их использование на лове кошельком в продуктивных районах Атлантического океана, а работают они в районе Сейшельских островов. Это снизило предполагаемую нагрузку на сутки промысла и породило проблему реализации, так как упал спрос на продукцию из этой рыбы с низким уровнем обработки. Промысел не только не обеспечивает арендные платежи, но даже не окупает эксплуатационные расходы, и их приходится покрывать за счет других типов судов.

Опыт эксплуатации РТМ типа «Стеркодер» был положительным. Многие суда работали достаточно эффективно даже в период их освоения и перечисления платежей.

Многовариантные расчеты по обоснованию выбора объектов и районов промысла с учетом производственных характеристик РТМ показывали, что наилучшие результаты могут быть достигнуты на промысле минтая в северо-западной части Тихого океана. Прогноз оправдался. Еще более эффективным оказалось использование РТМ на приемке и обработке лосося, а также для выпуска свежемороженой продукции из сайры.

Судно этого типа – наиболее удачное для работы в экономической зоне России.

Подсчитано, что его эксплуатация может давать ежегодную прибыль до 2–3 млн долл. США. Для этого необходимо произвести технологическое переоборудование: установить икорывыборочную, сортировочную и фаршевую машины, аппараты для выпуска страйкфиле и филе глубокого обесшкуривания. Стоимость этой процедуры в зависимости от комплектации колеблется в пределах 0,7–1,0 млн долл. США на 1 судно. Там, где

такое переоснащение сделано, суда работают в устойчивом рентабельном режиме.

Работа с бербоут-чартерными судами всех типов и практика погашения кредитов и процентов по ним обнаружили несовершенство схемы платежей, предусмотренной заключенными договорами. В период освоения судов иногда бывает невозможно выплачивать крупные суммы. Та же трудность возникает в конце действия договора. Если в первые годы ставки по погашению кредита низки, то последний платеж составляет около половины общей ссуды.

Почти вся продукция, выпускаемая на судах, имеет экспортную направленность и реализуется по мировым ценам. На внутреннем же рынке она может не найти сбыта из-за высокой цены, в результате чего государство оказывается в двойном убытке – ему придется оплачивать кредиты и дотировать цены.

Эффективность работы бербоут-чартерных судов зависит не только от конъюнктуры рынка, но и от лимитов на сырьевые ресурсы, которые выделяются судовладельцу.

При одинаковом объеме выделенного лимита на вылов, например, минтая конечный финансовый результат будет зависеть от района вылова и времени года, определяющих качество ресурса и его концентрацию. Таковы основные причины, но важны и организационные факторы промысла, а также состояние спроса на внешнем и внутреннем рынках.

Долгосрочная аренда промысловых судов на условиях бербоут-чартера позволяет обновлять рыбопромысловый флот высокотехнологичными судами без одновременного привлечения значительных государственных финансовых средств, если ликвидировать выявленные недостатки.

Эксплуатация супертраулеров и тунцелов показала их экономическую неэффективность. Причины – неудачный, с нашей точки зрения, выбор самих судов, плохие условия заключенных контрактов, неудовлетворительная их реализация. В настоящее время в области строительства судов сложился «рынок покупателя», поскольку судостроительные компании испытывают трудности в сбыте своей продукции. Это дает покупателю или фрахтователю возможность выбрать поставщиков, предлагающих оптимальные технические и финансовые условия поставки.

Вопросы перспективных расчетов за арендуемые суда по ряду договоров решаются положительно. Но несовершенство нормативной документации и отсутствие законодательной базы по лизингу постоянно ставят судовладельцев перед такими проблемами, как сложность таможенного оформления арендованных судов и ведения расчетов, отнесение обязательного страхования и арендных платежей в себестоимость выпускаемой продукции (последних за счет амортизации), неясность критериев приоритета в получении квот на биоресурсы и т.п. Следует также разрешить частным лицам, банкам, а в отдельных случаях и государству инвестировать лизинговые операции.

Представляется целесообразным дальнейшее использование лизинга в качестве одного из средств пополнения российского добывающего флота.

Мы подчеркиваем: не единственного, а одного из средств. Другие таковы. Следует обратиться в международные финансо-

вые организации – Международный банк реконструкции и развития (МБРР), Европейский банк реконструкции и развития и Азиатский банк реконструкции и развития – с заявками на предоставление целевых кредитов на модернизацию российского рыбопромыслового флота. Как правило, эти банки дают такие кредиты в размере 200–500 млн долл. под гарантии правительства. Привлекательность подобных займов в отличие от займов коммерческих банков в том, что они предоставляются под более низкие проценты, на более длительные сроки и с обязательным периодом отсрочки погашения (как правило, 2–3 года) как по капитальной части, так и по процентам. Надо также создать специальные одноразовые кредитные линии по конкретным лизинговым операциям, что уже встречается в нашей экономике. Их участниками, как правило, являются зарубежный поставщик, российский лизингополучатель, зарубежная лизинговая компания, отечественные и зарубежные страховщики (при отсутствии государственной гарантии), иностранный и российские банки, юридическая компания и др. Здесь хорошо то, что, поскольку лизинговые платежи производятся из себестоимости продукции, а не из налогооблагаемой прибыли, суммарная стоимость получаемого оборудования снижается на 18–20%. И, наконец, возможность использования ускоренной амортизации обеспечивает экономию средств при налогообложении в течение срока лизинга еще на 15%.

С введением новых условий рыболовства почти во всех странах экспедиционного рыболовства произошло резкое сокра-

щение заказов на строительство крупнотоннажных траулеров, так как работа в экономических зонах стала нерентабельной. По сравнению со специализированными судами (а именно таковы почти все добывающие суда отечественного флота) многоцелевые суда имеют ряд преимуществ: на них можно применять орудия и способы лова в различной комбинации в зависимости от сезона промысла и промысловой обстановки, что ведет к более полному использованию судов в течение года и в каждом рейсе в отдельности. Сокращаются непроизводительные затраты, увеличивается фактическое время лова; например, в период между постановкой и выборкой ярусов или ставных сетей можно вести траловый промысел. Многоцелевые рыбодобывающие суда дают высокие прибыли, и поэтому спрос на них, несмотря на высокую первоначальную стоимость, постоянно растет, так как затраты на строительство быстро окупаются. Во время подготовки ТЭО надо особенно тщательно прорабатывать вопросы их оптимальных размерений, наличия сырьевой базы и способности работать в экспедиционном промысле.

В настоящее время лишь ограниченная группа бербоут-чартерных судов эффективно эксплуатируется на определенных объектах промысла (треска, икряной минтай, краб и др.). Проблема обновления флота, добывающего другие объекты, остается.

Помочь тут может лизинг. Его развитие как никогда актуально. Представляется очень важным, чтобы в этот процесс на всех его стадиях – от обоснования проекта до приемки судна в эксплуатацию – включились судовладельцы.

