

# Стратегические приоритеты судостроения рыбохозяйственного комплекса России

**Белецкий Андрей Альфредович**

Технический директор АО «Южморрыбфлот» (Приморский край, г. Находка)  
Кандидат экономических наук  
a.beletskiy@fishdv.ru

## РЕФЕРАТ

В статье рассматриваются тенденции состояния флота рыбохозяйственного комплекса в постсоветский период и анализируются предпосылки для формирования мер государственной поддержки развития отрасли. Особое внимание уделено прогнозированию вариационных последствий реализации текущих предложений по внесению изменений в законодательство о рыболовстве. Автором предлагается собственное видение мер госрегулирования для развития рыбопромышленного комплекса России в целом и инвестиционной привлекательности обновления и модернизации флота в частности.

## КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

судостроение, «инвестиционные квоты», «квоты под киль», рыболовство, рыбохозяйственный комплекс, стратегия, долгосрочное планирование, стратегическое развитие

Beletskiy A. A.

## Strategic Priorities of Shipbuilding of a Fishery Complex of Russia

**Beletskiy Andrey Alfredovich**

Technical director of JSC Yuzhmorrybflot (Russian Federation, Primorsky Krai, Nakhodka)  
PhD in Economics  
a.beletskiy@fishdv.ru

## ABSTRACT

In the article tendencies of a condition of fleet of a fishery complex during the Post-Soviet period are considered and prerequisites for formation of measures of the state support of development of branch are analyzed. The special attention is paid to forecasting of variation consequences of implementation of the current offers on modification of the legislation on fishery. The author offers own vision of measures of state regulation for development of a fishing complex of Russia in general and investment appeal of updating and modernization of fleet in particular.

## KEYWORDS

shipbuilding, «investment quotas», «quotas under keel», fishery, fishery complex, strategy, long-term planning, strategic development

Рыбопромысловый флот является основой материально-технической базы рыбохозяйственного комплекса. Он составляет более 70% основных производственных фондов отрасли и обеспечивает более 90% общего вылова. На судах производится более 92% общего объема мороженой продукции, более 96% рыбной муки и около 15% консервной продукции.

По состоянию на 2014 г. в отрасли насчитывается 2196 судов с мощностью г. д. свыше 55 кВт (табл. 1).

Возрастной состав флота по состоянию на 2014 год

Группы судов	Всего, ед.	В том числе по возрастным группам, лет				
		до 5	6–10	11–15	16–20	св. 20
Добывающие	1888	19	20	81	114	1 654
Обрабатывающие	20	—	—	—	5	15
Приемно-транспортные рефрижераторы	231	—	—	—	13	218
НИС, учебные, рыбоохранные морские и спасательные	57	1	1	14	10	31
Всего судов рыбопромыслового флота (от 55 кВт) и выше	2196	20	21	95	142	1918

Источник: доклад рабочей группы Президиума Государственного совета «О развитии рыбохозяйственного комплекса Российской Федерации». [Электронный ресурс]. URL: [http://www.vniro.ru/files/Gossovet\\_doklad.pdf](http://www.vniro.ru/files/Gossovet_doklad.pdf) (дата обращения: 15.02.2016).

По данным Российского морского регистра судоходства, по состоянию на 01.02.2016 средний возраст российских рыболовных судов составлял 28,2 лет<sup>1</sup>. Причем по этому показателю Россия не значительно отличается от ряда стран — он соответствует среднему возрасту судов Исландии, Норвегии и стран ЕС. В условиях экономического кризиса и иных причин судовладельцы перечисленных стран в значительной степени переориентировались на модернизацию имеющихся судов вместо строительства новых, что позволило значительно увеличить срок экономически эффективной эксплуатации судов. Но в упомянутых странах, в отличие от России, значительно развит рынок услуг технического обслуживания, модернизации и ремонта судов, в первую очередь машиностроение (двигатели, рыбопромысловое и рыбопоисковое оборудование и пр.), и «старение» флота в России выглядит более драматичным ввиду более слабого переоснащения и практически полного отсутствия новостроя. По всем группам судов в динамике идет рост сверхнормативного срока<sup>2</sup> использования (табл. 2). Наибольший износ по состоянию на 2014 г. составляет группа транспортно-рефрижераторного флота, причем в данной группе отсутствуют суда со сроком эксплуатации менее 15 лет. Наибольшая динамика выбытия флота по обрабатывающим судам — их количество за рассматриваемый период сократилось почти в 5 раз и составило 20 единиц по состоянию на 2014 г. Это обусловлено сложностью организации схемы экспедиционного лова и высокой стоимостью обслуживания плавбаз. Тем не менее данный вид промысла может стать точкой роста

<sup>1</sup> Регистровая книга Российского морского регистра судоходства. [Электронный ресурс]. URL: <http://info.rs-head.spb.ru/webFS/regbook/regbookVessel> (дата обращения: 01.02.2016).

<sup>2</sup> Нормативный срок службы судов определен согласно разделу 6. «Эксплуатационно-ремонтные периоды судов рыбной промышленности федерального подчинения» приказа № 123 Госкомрыболовства РФ от 24.04.2001 г. «О введении в действие нормативных документов по технической эксплуатации судов и судовых технических средств» [Электронный ресурс]. URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=EXP;n=304094> (дата обращения: 10.02.2016). Этот срок меньше срока фактической эксплуатации судов, зависящего от конкретного состояния судна частных компаний, однако позволяет судить об общей ситуации в отрасли.

Таблица 2

**Динамика количественного и типового состава рыбопромыслового флота, в том числе суда, эксплуатируемые сверх нормативного срока службы (СНС) за период с 1995 по 2014 гг.**

Год	Всего по РФ		Состав рыбопромыслового флота по группам типов судов, в т. ч. суда, эксплуатируемые (СНС)						Транспортные			НИС, учебные, рыбоохранные, морские и спасательные		
	Всего	СНС	Добывающие			Обрабатывающие			Всего	СНС	% СНС	Всего	СНС	% СНС
			Всего	СНС	% СНС	Всего	СНС	% СНС						
1995	3292	1309	2748	1160	42,2	91	54	59,3	388	84	22	65	11	16,9
1996	3291	1419	2748	1256	45,7	91	56	61,5	388	97	25	64	10	15,6
1997	3216	1499	2645	1293	48,9	83	51	61,4	417	146	35	71	9	12,7
1998	3162	1539	2598	1330	51,2	72	43	59,7	419	158	38	73	8	11,0
1999	3013	1548	2481	1332	53,7	66	36	54,5	411	174	42	55	6	10,9
2000	3082	1698	2540	1452	57,2	61	32	52,5	429	208	48	52	6	11,5
2001	3124	1850	2596	1573	60,6	57	32	56,1	425	236	56	46	9	19,6
2002	3130	1935	2600	1645	63,3	55	30	54,5	421	248	59	54	12	22,2
2003	3094	2030	2574	1724	67,0	54	32	59,3	406	261	64	60	13	21,7
2004	2913	1998	2449	1725	70,4	35	18	51,4	366	237	65	63	18	28,6
2005	2913	2125	2459	1835	74,6	35	18	51,4	356	252	71	63	20	31,7
2006	2671	2011	2255	1743	77,3	30	13	43,3	323	233	72	63	22	34,9
2007	2603	2011	2204	1735	78,7	25	8	32,0	311	240	77	63	28	44,4
2008	2509	1997	2137	1729	80,9	25	8	32,0	286	234	82	61	26	42,6
2009	2419	1935	2067	1676	81,1	23	8	34,8	269	226	84,0	60	25	41,7
2010	2359	1977	2023	1718	84,9	23	11	47,8	256	226	88,3	57	22	38,6
2011	2321	—	1992	—	—	21	—	—	249	—	—	59	—	—
2012	2312	—	1984	—	—	21	—	—	250	—	—	57	—	—
2013	2276	—	1955	—	—	21	—	—	243	—	—	57	—	—
2014	2196	2009	1888	1736	92,0	20	18	90,0	231	225	97,4	57	30	52,6

Источник: доклад рабочей группы Президиума Государственного совета «О развитии рыбохозяйственного комплекса Российской Федерации». [Электронный ресурс]. URL: [http://www.vniro.ru/files/Gossovet\\_doklad.pdf](http://www.vniro.ru/files/Gossovet_doklad.pdf) (дата обращения: 15.02.2016).

общероссийского вылова и освоения водных биологических ресурсов в Мировом океане<sup>1</sup>.

С 1995 по 2014 гг. количество российских судов рыбопромышленного комплекса сократилось на 33% (рис. 1). Одной из причин этого стало сокращение объемов добычи водных биоресурсов в удаленных районах Мирового океана (по сравнению с уровнем добычи в СССР). Тем не менее, мощности имеющегося добывающего флота соответствуют фактическим объемам добычи в исключительной экономической зоне Российской Федерации: при постоянном снижении числа судов объемы добычи постепенно возрастают.

Это обусловлено модернизацией, направленной на увеличение добычи (в первую очередь по морозильным мощностям).

Кроме снижения количества судов отрицательной тенденцией является увеличение среднего возраста судов (рис. 2). При сохранении тенденций в течение пяти лет количество судов сверх нормативного срока использования приблизится к 100%.

Основная часть — 71% флота — сосредоточена в Дальневосточном рыбохозяйственном бассейне, 16% — в Северном, 8% — в Западном, 3% — в Азово-Черноморском, 2% — в Волжско-Каспийском.

Общей тенденцией в постсоветский период стал рост числа судовладельцев при сокращении числа судов во владении (табл. 3). Это негативно сказалось на организации планового-предупредительной технической эксплуатации судов и безопасности мореплавания, а также возможности судовладельцев по привлечению капитала для строительства и модернизации судов.

Исходя из текущего состояния флота рыбохозяйственного комплекса России, с определенной периодичностью возникают информационные заявления о необходимости возрождения в стране судостроения рыбопромыслового флота, в том числе крупнотоннажного.

В 1995–2012 гг. пополнение российского добывающего флота осуществлялось на 88% бывшими в употреблении судами иностранной постройки. Доля новых судов составила 12%, из них российской постройки — только 10%. Из 52 судов, построенных в России в 1995–2012 гг., 50 судов — малотоннажные и только 2 судна — среднетоннажные, построенные в 2002–2003 гг. За рубежом за последние 10 лет российскими рыбаками заказано 11 судов, в том числе 1 крупное, 6 средних, 4 малотоннажных<sup>2</sup>.

Таким образом, можно констатировать, что в настоящее время крупно- и среднетоннажные рыболовные суда в России не строятся.

Рассматривая тенденции в мировом судостроении, связанном с рыбопромышленностью, можно сделать следующие выводы.

1. *Строительство транспортного и рыболовного крупнотоннажного флота — это разные технологические процессы. Судостроительная промышленность России (как правопреемник РСФСР) объединяет в основном активы, которые проектировались для строительства военных кораблей и подводных лодок. В строительстве данных объектов приоритеты не в стоимости объекта, а его тактико-технические характеристики.*
2. *Крупнотоннажное (среднетоннажное) рыболовное судостроение.* Мировые тенденции заключаются в почти полном закрытии данного сегмента судостроения в исконно рыбацких странах — Исландии и Норвегии. Россия не имеет конку-

<sup>1</sup> Ефремов А.В. «Начинать работать на новых объектах трудно, но необходимо». [Электронный ресурс]. URL: <http://fishnews.ru/rubric/lichnoe-mnenie/10019> (дата обращения: 20.04.2016).

<sup>2</sup> Доклад рабочей группы Президиума Государственного совета «О развитии рыбохозяйственного комплекса Российской Федерации». [Электронный ресурс]. URL: [http://www.vniro.ru/files/Gossovet\\_doklad.pdf](http://www.vniro.ru/files/Gossovet_doklad.pdf) (дата обращения: 15.02.2016).

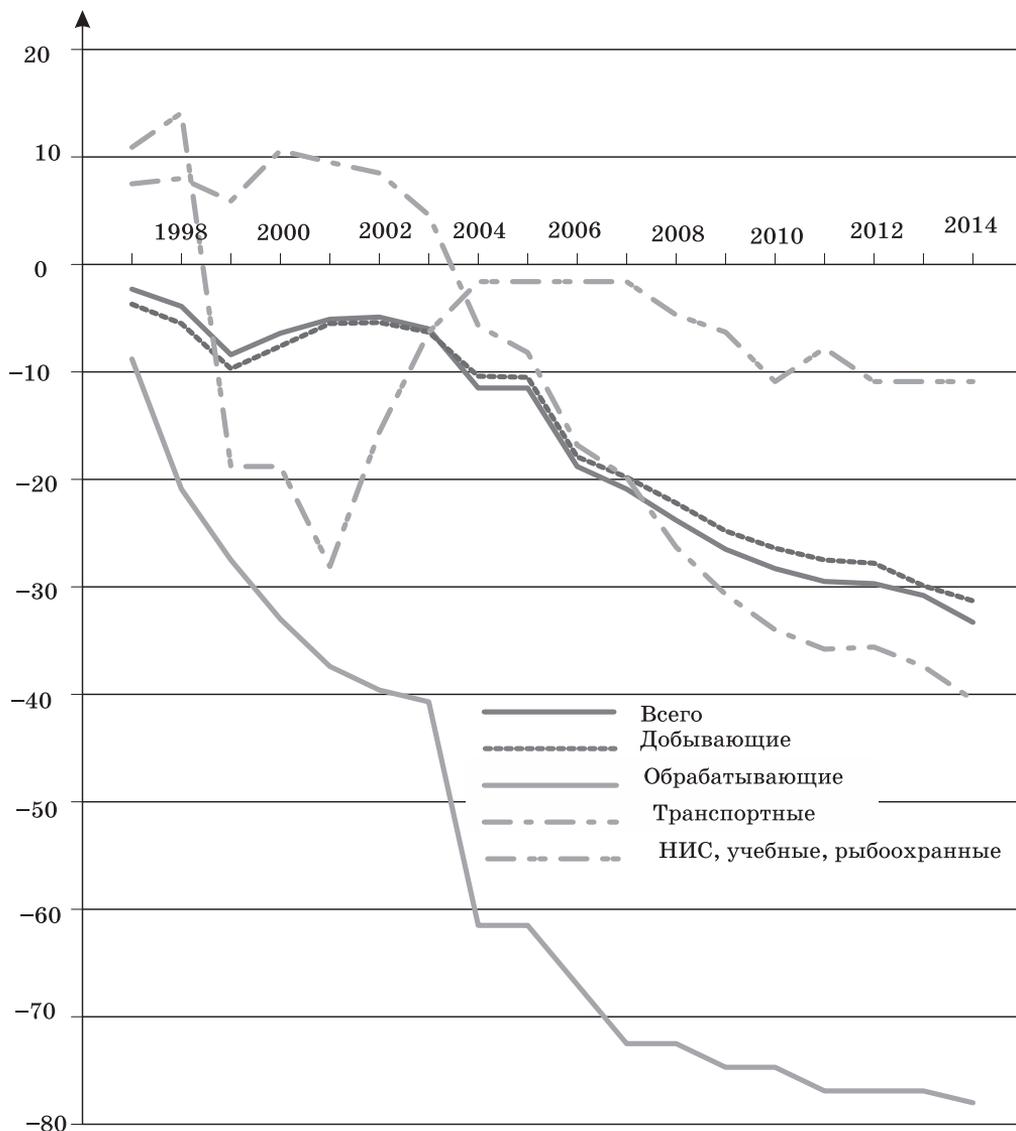


Рис. 1. Изменение количества судов рыбохозяйственного комплекса России по отношению к 1997 г. (в процентах)

Примечание: Разработано на основании данных доклада рабочей группы Президиума Государственного совета «О развитии рыбохозяйственного комплекса Российской Федерации». [Электронный ресурс]. URL: [http://www.vniro.ru/files/Gossoviet\\_doklad.pdf](http://www.vniro.ru/files/Gossoviet_doklad.pdf) (дата обращения: 15.02.2016).

рентных преимуществ в области строительства крупнотоннажного рыболовного флота перед мировыми лидерами и не может спроектировать и построить конкурентное по цене и характеристикам судно. Данный тип судов характеризуется высокой насыщенностью оборудованием, не производимым в России, стоимость которого может достигать 60–70% от общей цены.

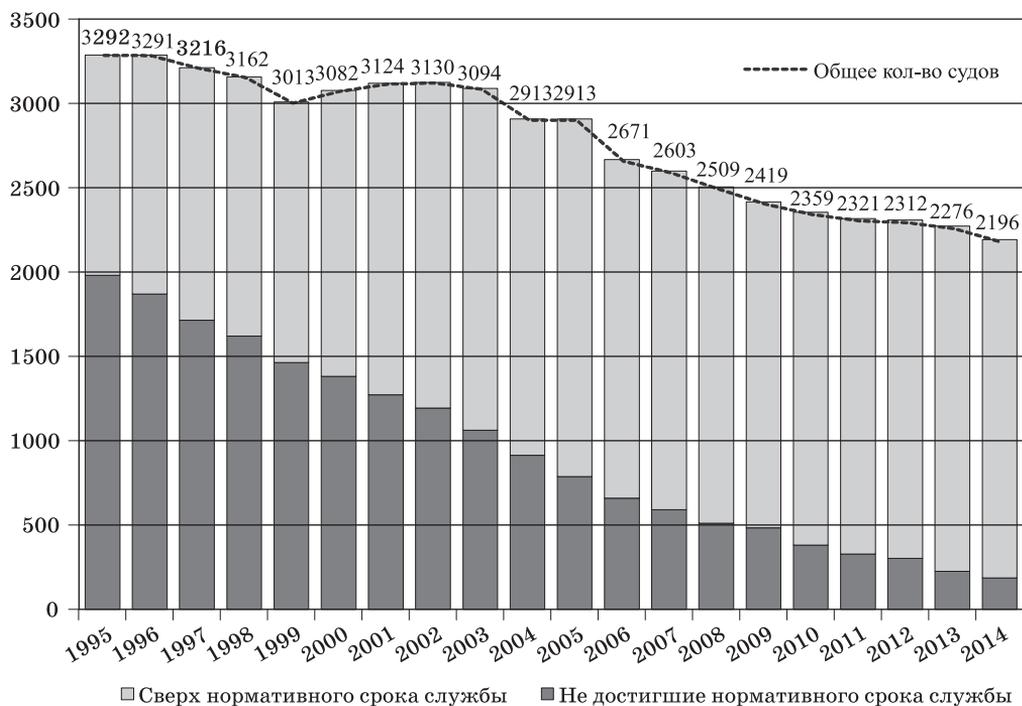


Рис. 2. Изменение количества флота с нормативным сроком службы

Таблица 3

**Распределение рыбодобывающего флота в 2012 г.  
по судовладельцам (данные ЦКБ «Восток»)**

Количество судов у судовладельца	Количество судовладельцев
1	616
2	214
3	79
4	44
5	25
от 6 до 10	41
от 11 до 15	9
от 16 до 20	3

В мире сложилась практика, когда серийность в 2–3 судна может быть только в корпусе.

В условиях охотоморской экспедиции на Дальнем Востоке или промысла в Баренцевом море серийность может составлять 5–10 крупнотоннажных судов, так как относительно компактно расположенные районы промысла и значительная величина общедопустимого улова позволяют эффективно использовать указанное количество флота.

3. *Малотоннажное рыболовное судостроение.* В России есть верфи, на которых теоретически возможно построить малотоннажный рыболовный флот, который

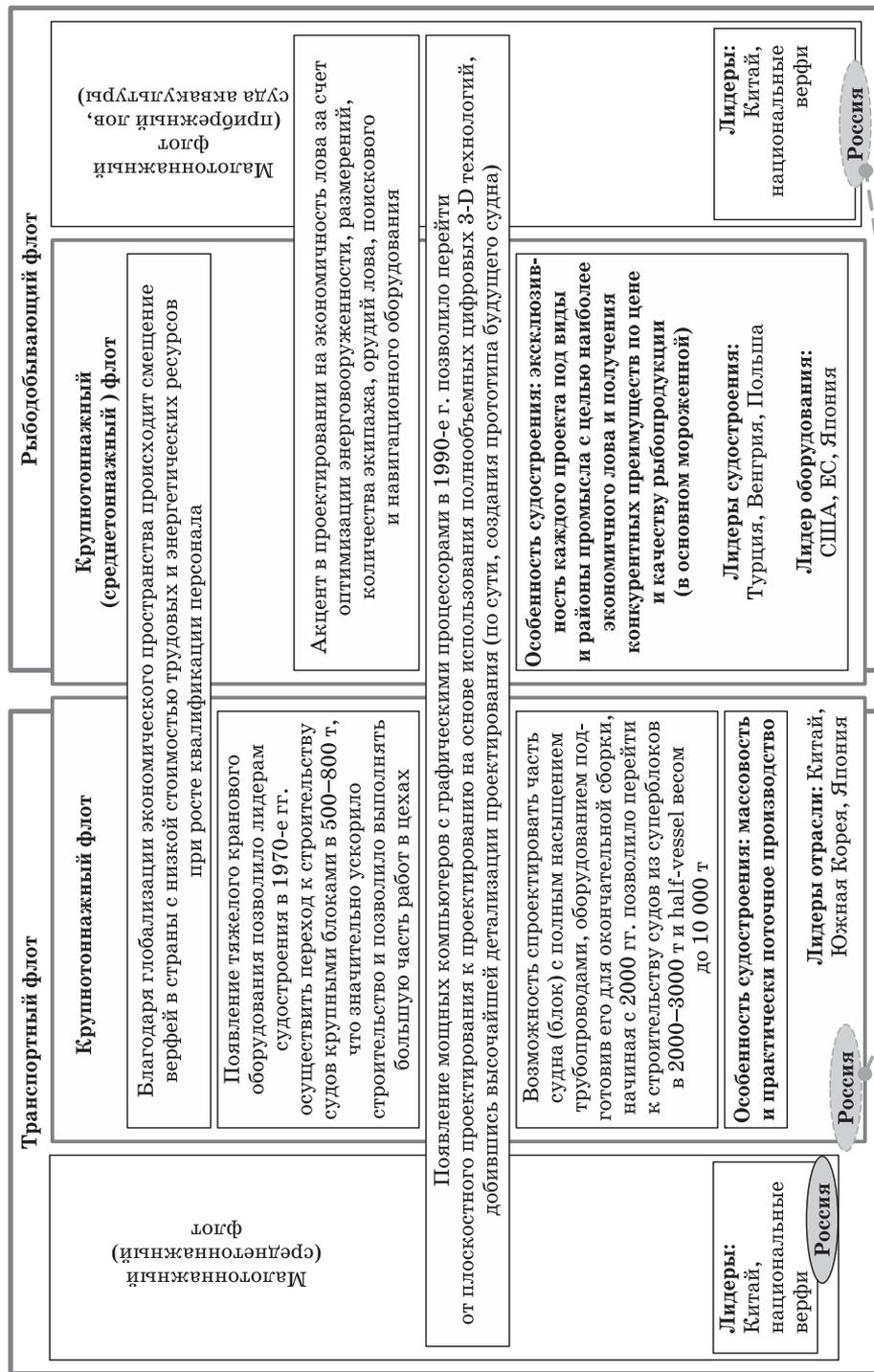


Рис. 3. Тенденции в мировом судостроении (транспортный и рыболовующий флот). Разработано автором

характеризуется относительно высокой долей работ с добавленной стоимостью (50–70%). Потребность данного типа судов в России очень высока.

Таким образом, судостроение можно рассматривать как меру, стимулирующую развитие рыбохозяйственного комплекса при сегментации и получения новостроя, оптимального по стоимости и техническим характеристикам на длительном периоде планирования. Необходимость долгосрочного финансирования и окончание десятилетнего периода распределения квот в 2018 г. обуславливает возрастающую активность государства в вопросах изменения порядка распределения квот с целью повышения эффективности рыбохозяйственного комплекса.

В результате долгих переговоров, дискуссий и обсуждений между представителями органов государственной власти и рыбопромышленниками разработан проект Федерального закона о внесении изменений законодательства о рыболовстве (далее — Законопроект<sup>1</sup>), и он выносится на этап рассмотрения в Государственной Думе Российской Федерации.

При обсуждении вариантов мер государственной поддержки, направленных на обновление рыбопромыслового флота, было несколько предложений, которые нашли отражение в разной степени при формировании Законопроекта текущей редакции. Сохранение баланса поступлений в бюджет и обновления (интенсивной модернизации) флота возможно реализовать несколькими вариантами, которые были в обсуждении:

- вариант реализации инвестиционных квот без привязки к месту строительства;
- вариант реализации инвестиционных квот с привязкой к месту строительства (Россия);
- отсутствие инвестиционных квот при закреплении долгосрочного периода распределения квот;
- отсутствие инвестиционных квот и повышенные ставки за пользование водными биологическими ресурсами, аукционная система распределения.

Наиболее дискуссионным и неоднозначным с точки зрения экономической целесообразности был вопрос о выделении квот под строительство флота вообще и в России в частности. Законопроектом закрепляется государственная поддержка в целях стимулирования инвестиционных проектов, в том числе по строительству судов рыбопромыслового флота. На эти цели предполагается направить до 20% общего допустимого улова (по разным оценкам до 500 тыс. тонн водных биологических ресурсов). Требования к судам, порядок наделения «инвестиционными» квотами и иные правоприменительные нормы будут определены дополнительно и закреплены нормативными актами Правительства РФ. Но на основании имеющейся информации можно сделать выводы:

- предполагается, что суда под «инвестиционные» квоты будут построены в России. Степень локализации<sup>2</sup> при российском строительстве судна в настоящее время является одним из наиболее дискуссионных вопросов. На текущий момент Минпромторг и Росрыболовство определили, что к 2018 г. уровень локализации должен составлять 30%, к 2020 г. — 40%, к 2022 г. — 50%<sup>3</sup>. Очевидно, что эти

<sup>1</sup> Проект Федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов» и отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования распределения квот добычи (вылова) водных биологических ресурсов, в том числе предусматривающего обоснованные обязательства к пользователям таких ресурсов по повышению эффективности их использования».

<sup>2</sup> «Степень локализации» — устоявшийся термин, характеризующий наличие импортных комплектующих при отечественном производстве, измеряется в процентах стоимости отечественных комплектующих к общей стоимости заказа.

<sup>3</sup> «В Росрыболовстве рассказали о планах по локализации строительства судов в РФ». [Электронный ресурс]. URL: <http://www.interfax.ru/business/502540> (дата обращения: 15.02.2016).

параметры определены экспертно, выходят за рамки процесса судостроения и требуют локализации в России иностранного производства машиностроительного и судового оборудования, чтобы их продукция имела российское происхождение;

- обязательства судостроения в России при распределении квот влечет повышение стоимости объекта строительства, так как нерыночные механизмы обязательств компенсируют отсутствие конкурентных преимуществ как по цене, по качеству, так и по срокам строительства. При возможности выбора судовладельцы определяют место строительства исходя из инвестиционной привлекательности (по параметрам: цена, компетенции верфи, сроки строительства и пр.), что опосредованно скажется на сроках окупаемости и выгоде инвестиций.

Рассмотрим схему формирования себестоимости рыбопродукции с учетом поступлений в бюджет и мер государственной поддержки инвестиционных проектов судостроения рыбопромыслового флота. Меры государственной поддержки необходимо рассматривать в рамках их влияния на тренды в отрасли и формирования условий стратегирования в компаниях [3, с. 92].

Заказчик (рыбопромысловое предприятие) формирует судостроительный заказ при наличии трех основных условий при долгосрочном планировании деятельности:

- наличие гарантированного доступа к водным биологическим ресурсам на расчетный инвестиционный период;
- наличие капитала для обеспечения строительства на расчетном сроке строительства;
- наличие компетенций, позволяющих вести экономически выгодный промысел, обеспечивающий выплаты по привлеченному капиталу и расчетную прибыль на весь период инвестирования.

Себестоимость новостроя является ключевым фактором, влияющим на эффективность промысла посредством величины амортизации и стоимостью капитала, который был привлечен для строительства судна [2, с. 25]. При наличии обязательств инвестиционного характера у рыбопромысловых предприятий по строительству флота (как условие получения квот на вылов водных биологических ресурсов) российские верфи не будут заинтересованы в рыночном формировании стоимости новостроя, так как судостроительные мощности ограничены, а отсутствие компетенций повлечет увеличение сроков строительства и дополнительные инвестиционные риски уже верфи. Это подтверждается самим фактом закрепления принципа «инвестиционных» квот. Исходя из процесса формирования себестоимости (см. рис. 4), повышение стоимости новостроя, при прочих равных условиях, приведет к снижению прибыли рыбопромышленных предприятий, а при определенном уровне к отказу от инвестиционных программ. Рост затрат не сможет оказать влияние на наши оптовые цены на внешнем рынке (экспортная продукция составляет около 60% общероссийского вылова). Вся финансовая нагрузка ляжет на производителя рыбопродукции. Промысел может стать нерентабельным, а продукция — неконкурентоспособной на внешнем рынке. Для снижения убытков будет планироваться освоение нерентабельных квот в минимальном объеме, сокращение поставок продукции на внешний и внутренний рынки, сокращение количества промысловых судов и численности работающих. После образования дефицита продукции местный рынок может отреагировать увеличением цен [1, с. 283].

При прочих равных условиях госрегулирование влияет на эффективность (прибыльность) промысла посредством:

- регулирования величины платы за пользование водными биологическими ресурсами за счет сбора за 1 тонну вылова или аукционной стоимости, в случае если право пользования выносится на аукцион;



2. Савалей В. В., Белецкий А. А. Развитие судостроительной и судоремонтной промышленности Дальнего Востока России в условиях открытого рынка и обострения конкуренции// Вестник ТГЭУ. 2012. № 2. С. 20–31.
3. Kvint Vladimir. *Strategy for the Global Market: Theory and Practical Applications*. New York, London : Routledge, 2015.

## References

1. Beletskiy A. A. *Modification of methods of the account and analysis of expenses for determination of efficiency of management* [Modifikatsiya metodov ucheta i analiza zatrat v tselyakh opredeleniya effektivnosti menedzhmenta] // Management accounting [Upravlencheskii uchets]. 2009. N 5. P. 50–59. (rus)
2. Savaley V. V., Beletskiy A. A. *Development of the ship-building and ship-repair industry of the Far East of Russia in the conditions of the open market and an aggravation of the competition* [Razvitie sudostroitel'noi i sudoremontnoi promyshlennosti Dal'nego Vostoka Rossii v usloviyakh otkrytogo rynka i obostreniya konkurentsii] // TSEU Bulletin [Vestnik TGEU]. 2012. N 2. P. 20–31. (rus)
3. Kvint Vladimir. *Strategy for the Global Market: Theory and Practical Applications*. New York, London : Routledge, 2015.