

***Мнение экспертов в области промышленного
рыболовства, проектирования и
строительства судов: Возможные пути
решения задач, стоящих перед рыбной и
судостроительной отраслями в условиях
вступления в ВТО.***

*Братухин О.И. – председатель совета директоров ЗАО
«Русская пелагическая исследовательская компания»
и ЗАО «Морская инженерная компания»*

Полный текст доклада на VII международном конгрессе рыбаков, г.
Владивосток, Россия

3.10.2012

Уважаемые господа, участники и гости Конгресса рыбаков,

Исходя из **конечных целей**, сформулированных в программных документах, касающихся развития рыбной отрасли и экономики в целом - бережного и эффективного использования собственных биоресурсов (эта задача следует из обращения тогда еще Премьер-министра, а ныне Президента РФ Владимира Путина к недавнему съезду рыбаков), увеличения объема контролируемых ресурсов, закрепления биоресурсов мирового океана, возврата в число лидеров мирового рыболовства, инновационного обновления и формирования экономики лидерства экспертами наших компаний рассмотрена **задача**, поставленная Правительством - с помощью портфеля заказов поддержать отечественное судостроение, которое должно занять нишу технически сложного, высокотехнологичного судостроения с одной стороны, и с другой - не допустить передела в отрасли, падения вылова из-за негативных тенденций. Эта задача рассмотрена экспертами через призму вступления в ВТО.

Выполненные исследования показали, что государственная протекционистская политика, определяемая формулой: «Деятельность, базирующаяся на национальных ресурсах, должна осуществляться национальными компаниями с использованием техники, произведенной на национальных предприятиях» реализуется в целом ряде стран членов ВТО, включая и страны БРИГ.

Способы реализации этой формулы используются разные. Несколько примеров связанных с судостроительной отраслью: *Бразилия закупает у зарубежных компаний буровые и добывающие платформы при условии, что 60% строительных работ выполняется в Бразилии; участниками тендеров на строительство танкеров для национальных нефтяных компаний могут быть иностранные компании, но только в консорциумах с бразильскими судостроителями. Китай, рассматривающий импортируемую им нефть как «национальную грузовую базу», имеет программу обеспечения перевозки импортируемой нефти китайскими компаниями на построенных в Китае супертанкерах. Пример из рыбной отрасли: в США новые рыболовные суда, ведущие промысел в ИЭЗ США должны быть построены на верфях США. Таких примеров много.*

По этой причине эксперты отмечают, что вступление в ВТО не ограничивает возможность решения поставленных перед отраслями задач.

Рассмотрены два основных сценария развития событий, их преимущества и недостатки.

Первый сценарий, складывающийся сегодня, когда отечественное судостроение не заинтересовано и не может по разным причинам осуществить массовое строительство современного рыболовного флота, а рыболовные компании не очень заинтересованы также по разным причинам в строительстве нового флота, поскольку имеют излишки промысловых мощностей в ИЭЗ РФ.

Недостатками сценария является:

Не эффективно и не в полной мере используются ресурсы ИЭЗ, теряются ресурсы

открытого океана вне ИЭЗ, нет даже намека в направлении возврата в лидеры мирового рыболовства, инновации и формирование экономики лидерства забыты. Отечественное судостроение не стремится к созданию сегмента высотехнологичного судостроения, а конкурировать в строительстве обычных типовых транспортных судов с Китаем и Кореей не представляется возможным по объективным причинам, что в будущем определит полный отказ отрасли заниматься гражданским судостроением, за исключением госзаказа.

Результат:

Обоими отраслями игнорированы определенные выше конечные цели. Собственные биоресурсы осваиваются с малой эффективностью как для компаний, так и для государства в целом и все в меньшем и меньшем объеме и все с большими и большими затратами. Биоресурсы открытого океана потеряны окончательно. Ресурсная база отрасли сужается до размеров ИЭЗ, где начинает работать иностранный флот, поскольку отечественный уже не в состоянии осваивать квоты. Отечественное судостроение фактически перестает заниматься гражданским судостроением. Теряет смысл задача, поставленная Правительством. То есть результат чрезвычайно негативный как для государства так и для обеих отраслей и для собственников компаний.

Второй сценарий "Квоты под новый киль, построенный в РФ" (поручение Правительства на основании решения Совета Безопасности).

При этом сценарии отечественное судостроение получает заказ на строительство нескольких серий рыболовных судов. Заказ по сути государственный, поскольку государство через собственные государственные институты определяет и проекты судов, и цены, предоставляет финансирование и само распределяет суда (этот аспект требует отдельного дополнительного анализа через призму вступления в ВТО). Заказ выполняется с высокой долей вероятности в неконкурентные сроки, по неконкурентной цене.

При этом сценарии происходит перераспределение квот. Но некоторые действующие рыболовные компании получают и эксплуатируют некоторое время новые, но технически неконкурентоспособные суда. В отрасль приходят новые игроки. Происходит передел собственности. В открытый океан выходит работать новый, но технически неконкурентоспособный рыболовный флот, требующий ежегодных многомиллиардных госдотаций, которые, кстати должны быть ограничены в связи со вступлением в ВТО.

При этом сценарии возможен некоторый рост объемов добычи биоресурсов, однако весьма на неограниченный период.

Недостатки сценария:

Для рыболовных компаний и рыбной отрасли в целом.

Рыболовная отрасль остается аутсайдером среди ведущих рыболовных стран в силу неконкурентоспособности новых судов построенным государством. Собственные биоресурсы осваиваются по прежнему с малой эффективностью. Закрепленные ресурсы открытого океана уменьшаются с ростом конкуренции. Происходит передел

собственности со всеми вытекающими негативными последствиями. Ухудшаются показатели работы отрасли. Увеличивается пресс на биоресурсы в ИЭЗ. Возникает проблема, что делать с вновь построенными судами после их окупаемости, то есть после окончания периода выделения квот под киль. В открытый океан они идти не могут в силу технических особенностей, поэтому большая часть судов становится на прикол либо ведет нелегальный промысел. При уменьшении, либо отмене госдотаций для судов, работающих в открытом океане, суда, строящиеся для открытого океана приходят в ИЭЗ РФ (повторяется сценарий с флотом СССР, когда не имея возможности вести промысел хоть сколько-нибудь эффективно наши БАТМы и Моонзунды все и пришли в ИЭЗ) создавая еще больший пресс, со всеми вытекающими негативными последствиями.

Для судостроения.

Отечественное судостроение не занимает узкую нишу высокотехнологичного сегмента судостроения, поскольку создаются неконкурентоспособные суда, по неконкурентным ценам и срокам поставки. После постройки заказанных государством серий судов, отрасль ничего не строит, тем более на экспорт.

Для государства в целом.

Многомиллиардные вложения не приводят к развитию высокотехнологичного сектора судостроения. Возможна высокая коррупционная составляющая при распределении судов. Многомиллиардные ежегодные госдотации требуются для работы флота. Инновации и формирование экономики лидерства забыты. Социальная напряженность в отрасли. Проигранная борьба за биоресурсы в глобальном масштабе.

Результат.

Из обозначенных целей достигаются на непродолжительное время:

- а) увеличение объемов контролируемых биоресурсов, что зависит исключительно от государственных дотаций на работу флота в открытом океане. При сокращении госдотаций, либо их отмене, неизбежно повторится история с флотом СССР;
- б) дополнительная загрузка и так достаточно загруженных верфей ОСК. Однако госзаказ не становится импульсом развития, отрасль не начинает работать в рыночных условиях международного рынка.

Конечные цели не достигаются. Задача, поставленная Правительством выполняется частично.

Это характерный пример неэффективных государственных инвестиций весьма негативный сценарий.

Таким образом ни сценарий 1, который пока устраивает рыбаков, ни сценарий 2, который вроде бы хотят судостроители, но с другой стороны и не очень хотят, не приемлемы для государства, если оно не откажется от заявленных целей и задач.

Эксперты рассмотрели саму возможность совместимости стратегических **конечных целей** по развитию рыбной отрасли с той **задачей**, которую ставит правительство по развитию судостроительной отрасли?

Ответ: да, они совместимы. При условии **экономической заинтересованности и правильно расставленными государством приоритетами**. Когда сами рыболовные компании будут по настоящему (не по формальному, вот мы обращались к нашим верфям и нам отказали в постройке – ура!) заинтересованы в строительстве судов на отечественных верфях, станут локомотивом этого процесса .

Свои предложения эксперты сформулировали в предлагаемом **сценарии 3** с условным названием: «Частичные квоты под киль, построенный на верфях РФ».

Суть сценария: рыболовное судно, построенное на российской верфи получает «квоты под киль» небольшую часть квот необходимых для его окупаемости. В качестве предложения в объеме от 10-15% от необходимых на 5-8 лет. Возможно следует снять запрет на строительство рыболовных судов за рубежом (то есть должен быть разрешен промысел судам построенным за рубежом). Государство через свои институты устраняется от выбора проектов, верфей и т.д., передав эти вопросы частным компаниям, но создает известные финансовые инструменты, которые позволяют российским верфям предложить заказчикам финансовые условия конкурентные с зарубежными верфями.

Одновременно в Правила рыболовства вводятся новые современные стандарты промысла, организации и его контроля, которые вступают в силу через 5-7 лет и которые выполнимы только на современных судах нового поколения и невыполнимы как на действующих судах, при любой глубине модернизации, так и на ряде проектов новых, но не современных судов.

- Рыболовные компании.

Рыболовные компании, понимая невозможность выполнения на старых судах новых стандартов промысла и желая получить добавку квот, начинают активно заниматься вопросами строительства новых судов на российских верфях. Возможно, что часть компаний предпочтет без излишних сложностей, в более короткие сроки построить суда за рубежом. Другая же часть компаний желая получить дополнительные квоты (и это будет подавляющее большинство компаний) настойчиво ищут возможности строительства рыболовных судов нового поколения на российских верфях. Смирившись на первых порах возможно с некоторым удорожанием, что с лихвой компенсируется стоимостью дополнительных квот. Появляется давление на российские верфи со стороны рыбаков. Появляется и портфель заказов.

Компании начинают понимать, что в мировой рыболовной отрасли два последние десятилетия были годами интенсивного развития новых технологий и новых подходов, направленных на резкое повышение эффективности промысла, что позволило на рыночных условиях начать освоения относительно дешевых объектов промысла (малые сроки окупаемости рыболовных судов давно доказаны), что мировая индустрия судостроения предлагает новую технику (суда), которые имеют экономическую эффективность в несколько раз большую, чем тот который у них был раньше. Со временем неизбежно у рыбаков появится аппетит к ресурсам открытого океана.

- Отечественное судостроение.

Создается портфель заказов на строительство рыболовных судов в России. Большинство предприятий ОСК, имеющие госзаказы, не особенно стремятся

получить эти заказы, другие верфи отпугивают высокие стандарты строительства современных технически сложных судов, которые необходимо строить в условиях конкуренции с зарубежными аналогами.

В условиях стагнации и кризиса в мировом судостроении, крупный портфель заказов привлекает в Россию ведущих мировых игроков на рынке строительства технически сложных судов, которые на практике знают, что высокотехнологичное судостроение лакомый кусочек всех судостроителей в мире, поскольку цена единицы тоннажа в несколько раз выше, чем в секторе общего судостроения. Ведущие игроки создают в России СП либо собственные предприятия, принося не только инвестиции, но главное - технологии, в которых мы безнадежно отстали. Главное, что мировое судостроение создало в последние годы такие технологии, что новые предприятия начинают работу через 6-8 месяцев причем при весьма ограниченных инвестициях. Эти верфи также занимают нишу строительства оффшорных, малых грузопассажирских судов, паромов и других технически сложных судов, необходимых национальной экономике. Отечественное судостроение начинает строить весь спектр современных рыболовных судов от мелко до крупнотоннажных. В России начинает производиться часть комплектующих и специализированного оборудования.

Преимущества сценария:

Для рыболовных компаний и рыбной отрасли в целом.

Рыболовная отрасль – возвращается в лидеры рыболовства, имея самый современный, молодой, конкурентоспособный флот и это полностью в русле ВТО. Резко растет вылов за счет освоения ранее не осваивающихся ресурсов как в ИЭЗ и прибрежной зоне, так и в экономических зонах иностранных государств и в открытом океане. Начинают использоваться те низкорентабельные объекты, которые ранее не использовались, особенно в прибрежной зоне. Собственные биоресурсы используются в соответствии с современными стандартами и наиболее эффективно. Минимум в 1,5 раза возрастает объем продукции, выпускаемой из единицы ресурса.

Резко растут экономические показатели компаний и отрасли в целом. В связи с переходом на новые стандарты промысла растет ОДУ и соответственно растет объем производства продукции отрасли и налоги. Отсутствует передел в отрасли, так как продолжают работать только существующие компании с большим опытом работы. Современные российские суда, превышая по техническим и производственным показателям лучшие западные аналоги, являются лидерами при работе в любых районах мирового океана. Они работают в автономном режиме, без всяких дотаций и обеспечивает присутствие по всему миру.

По завершению срока окупаемости (выделения дополнительных квот под киль) списывается старый флот и суда продолжают работать на тех же объектах промысла со 100% загрузкой на квотах компаний. Это обеспечивает нам резкое увеличение контроля за биоресурсами, по мнению экспертов до уровня не менее 7,5-8,0 млн.тонн в течении 7-9 лет.

Компании, построившие суда на отечественных верфях избегают рисков, связанных с перераспределением квот в пользу новых игроков.

Для судостроения.

Отечественное судостроение в основном за счет относительно небольших частных, новых и современных верфей с иностранным капиталом, обладающими

современными судостроительными технологиями, занимает нишу высокотехнологичного сегмента судостроения. Фактически рождается отрасль сложного гражданского судостроения, которая тянет за собой многие отрасли тяжелого и общего машиностроения. Россия входит в элитный клуб судостроителей технически сложных судов и успешно работает на внешний и внутренний рынок по поставкам рыбопромысловых судов и оффшорных судов для нефтяной и газовой промышленности, в том числе высоких ледовых категорий для работы в Арктике и Антарктиде.

Для государства в целом.

Обеспечивается продовольственная безопасность. Без многомиллиардных вложений, путем логичных и понятных управленческих решений рождается наукоемкая отрасль особого сектора судостроения, растут отрасли сложного машиностроения. Формируется экономика лидерства. Наиболее эффективно и в большем объеме используются собственные биоресурсы, кратно возрастают платежи в бюджет. Российский флот возвращается во все районы мирового океана, включая Антарктиду, с успехом конкурируя с ведущими рыболовными державами.

За счет новых объемов производства Россия играет ведущую роль в области производства кормов для сельского хозяйства, аквакультуры, а также в области фармакологии и медицины. РФ в глобальном масштабе выигрывает борьбу за пищу.

Результат.

Таким образом при таком сценарии достигаются конечные цели и решаются поставленные задачи.

Спасибо за внимание!