

РЫБОПРОМЫШЛЕННЫЙ КОМПЛЕКС ПРИМОРЬЯ

Канд. экон. наук В.М.Данилов – председатель Комитета по рыбной промышленности при администрации Приморского края

Рыбопромышленный комплекс Приморья включает в себя мощный рыбодобывающий, рыбообработывающий, научно-поисковый, учебно-тренажерный флот, на долю которого приходится 49 % добычи всех морских объектов на Дальневосточном рыбопромышленном бассейне. Транспортный блок рыбопромышленного комплекса Приморья объединяет крупнейшее в России АО "Судоходная компания Востоктрансфлот" и три выходных порта, способных переработать всю рыбопродукцию Дальнего Востока.

В Приморье размещены основные мощности по судоремонту, на 70 % покрывающие потребность в ремонте судов.

Практически весь научно-исследовательский и проектно-конструкторский потенциал рыбной промышленности Дальнего Востока сосредоточен в Приморском крае. На сегодняшний день рыбохозяйственный комплекс края объединяет около 60 предприятий различных форм собственности, на которых работает более 70 тыс. человек.

В объеме валовой продукции Приморского края продукция рыбной промышленности составляет более 22 %. Если же рассматривать значимость Приморья в рыбной отрасли Российской Федерации, то по результатам 1994 г. добыча составила 33 %, выпуск пищевой рыбопродукции – 34, рыбной муки – 48 % объемов, производимых в России.

Создание столь крупного по масштабам рыбопромышленного комплекса в Приморском крае вполне обосновано с точки зрения геостратегических и экономических интересов России. Однако в настоящее время в нем задействовано всего лишь 30–60 % имеющихся мощностей, что наносит существенный ущерб как экономике края, так и России в целом.

По каждому блоку рыбопромышленного комплекса Приморья эти потери составили:

По рыбодобывающему и рыбообработывающему флоту		
Добыча	1988 г.	1774200 т
	1994 г.	1072600 т
Потери		701600 т
Выпуск пищевой рыбопродукции	1988 г.	1308887 т
	1994 г.	662400 т
Потери		646487 т
Выпуск товарной продукции (приведенный к ценам 1994 г.)	1988 г.	2562,1 млрд руб.
	1994 г.	1296,6 млрд руб.
Потери		1265,5 млрд руб.
По транспортному блоку рыбопромышленного комплекса Приморья		
Грузооборот рыбопродукции	1988 г.	3070 тыс. т
	1994 г.	1805 тыс. т
Потери		1265 тыс. т
В денежном выражении потери составили (в ценах, приведенных к 1994 г.)		107,4 млрд руб.
По судоремонту		
Объем выполненных работ в денежном выражении (приведенный к ценам 1994 г.)	1988 г.	236,6 млрд руб.
	1994 г.	35,6 млрд руб.
Потери в денежном выражении составили		201,0 млрд руб.

В целом по рыбопромышленному комплексу ориентировочно потери по трем основным блокам составляют 1573,9 млрд руб.

К основным причинам, отрицательно влияющим на финансово-экономическое состояние рыбопромышленного комплекса Приморья, можно отнести следующие.

ПЕРВОЕ. Отсутствие необходимого объема оборотных средств, так как рыбная промышленность (основа ее – добыча) имеет ярко выраженный сезонный характер.

Предприятия должны вложить огромные средства в подготовку путины, выхода судов на промысел. До 80–90 % финансирования приходится на первоначальный период путины.

Готовая продукция будет получена только через 3–4 мес после вложения средств, а денежные средства от реализации готовой продукции могут быть получены в лучшем случае только по истечении 6–7 мес с момента их вложения.

При существующей системе кредитования получение оборотных средств возможно только в виде краткосрочного кредита от 1 до 3–5 мес с чудовищными процентными ставками.

В результате существующей кредитно-финансовой политики государства предприятия рыбной промышленности не в состоянии обеспечить флот материально-техническим снабжением, топливом, судоремонтом, и как следствие – недовыставление флота на промысел и потери в добыче и выпуске рыбопродукции.

ВТОРОЕ. Высокие железнодорожные тарифы.

Монополизм транспортников, и в первую очередь железной дороги, постоянно растущие тарифы привели к тому, что рыба, пойманная и переработанная за 2–3 тыс. миль от Владивостока и доставленная в порт, стоит дешевле, чем ее дальнейшая транспортировка в западные регионы России.

К примеру, на 1 сентября 1995 г. загрузка и доставка железнодорожной рефрижераторной секции в Москву обходится в 325 млн руб. при стоимости самой рыбы (минтай) 352 млн руб.

Такие транспортные издержки взвинчивают цены, затрудняют сбыт и создают условия, при которых выгоднее продать рыбу в Китае, Корею или Японию.

Тем самым разрушается российский рынок рыбной продукции, произведенной на Дальнем Востоке. Прослеживается тенденция заполнения рыбного рынка европейской части России рыбными товарами из зарубежных стран.

В прошлом хорошо отлаженный оптовый рынок рыбной продукции, сегодня не работает.

Выходные рыбные порты Приморья стоят перед дилеммой переориентации на другие грузы.

Если это произойдет, то Сибирь, центральная и западная части России практически лишатся возможности получения рыбопродукции, произведенной на Дальнем Востоке.

И ТРЕТЬЕ. Низкий коэффициент ценных ресурсов в общем объеме получаемых Приморьем квот на вылов.

Так, анализ видового состава выделяемых приморским рыбакам квот на вылов свидетельствует о том, что 85 % получаемых объемов составляет минтай. Вследствие этого ценовые параметры усредненной тонны из получаемых регионами квотируемых объектов не в пользу Приморья.

Например, стоимость 1 т усредненной продукции, выпущенной из

сырья в соответствии с выделенными квотами, составляет по Приморскому краю лишь 61 % стоимости ее на Камчатке и 64 % уровня Сахалина.

В то же время анализ работы добывающего и обрабатывающего флота и береговых предприятий показывает, что в Приморье себестоимость выпуска 1 т рыбопродукции на 25 % ниже, чем на Камчатке и в Магадане. Себестоимость сменного часа судоремонтных работ ниже аналогичного показателя на Камчатке и в Магаданской области на 40 %. Стоимость обработки 1 т груза в портах Приморья ниже, чем в портах Камчатки, Магаданской и Сахалинской областях, на 100 %.

Понимая всю сложность экономического положения рыбопромышленного комплекса этих областей, оставшихся без дотаций государства, считаю, что было бы целесообразно с учетом возможностей и особенностей Приморского края с точки зрения экономики, наличия выходных портов, лучшей ситуации с трудовыми ресурсами, более благоприятных природно-климатических условий создавать компании по рыболовству с участием капитала предприятий Камчатской, Сахалинской, Магаданской областей и Приморского края. Это позволило бы более мягко выходить из той ситуации, в которой находятся предприятия рыбной промышленности этих регионов. И в этом плане Роскомрыболовство как государственный орган, ведающий распределением морских биоресурсов, должен всячески содействовать и поощрять этот процесс.

В этом плане большое значение могла бы сыграть государственная программа развития рыбной отрасли страны.

В течение трех лет законодательными органами России рассматривается и не принимается Закон о рыболовстве. Необходимость такого Закона вызвана тем, что сегодня рыболовная деятельность регулируется многочисленными нормативными актами, в большинстве своем устаревшими, не учитывающими современные условия хозяйствования.

По моему глубокому убеждению, решение хотя бы части указанных выше проблем дало бы дополнительный импульс стабилизации экономической обстановки в рыбной промышленности не только Приморья, но и всего Дальневосточного региона.

Это глобальные проблемы первого порядка, и их судьба зависит от принятия соответствующих решений на федеральном и межрегиональном уровнях.

Если же оценивать наши действия, нашу внутреннюю стратегию и тактику в области рыболовства, то они сводятся к следующему.

Стратегические задачи:

обновление и модернизация флота;

создание комплекса прибрежного рыболовства и марикультуры.

Планируем к 2010 г. довести объем добычи рыбы и нерыбных объектов до 2,1 млн т, в том числе за счет марикультуры – 200 тыс т.

Наша тактика при достижении стратегической задачи сводится к последовательному решению проблемы создания ресурсно-правового и инвестиционного режимов благоприятствования для предприятий и фирм, имеющих тенденцию к быстрому самовоспроизводству основных фондов.

В этой связи администрация края оказывает поддержку предприятиям бывшего государственного сектора, а также вновь созданным фирмам, способным активно саморазвиваться. Сегодня на территории края зарегистрировано около 50 фирм рыбохозяйственного направления. В то же время заявителей на ресурсы всего около 40. Из них 9 фирм получают более 50 % всех ресурсов. Нас могут обвинить в сдерживании процесса создания рыболовных компаний, однако мы считаем, что в переходный период необходимо сохранить и поддержать хозяйственные структуры с отлаженным механизмом управления, т.е. бывшие государственные предприятия. В Приморье к 1995 г. большая часть из них смогла в той или иной мере адаптироваться к современным правовым и экономическим условиям. Тесное взаимодействие этих предприятий и администрации края позволило уже в 1994 г. значительно замедлить спад производства в рыбной промышленности и

за 9 мес 1995 г. дать значительный прирост по объемам добычи, и, видимо, в немалой степени благодаря этим предприятиям вся отрасль страны дала прирост за полугодие по объемам добычи на 19 %. Кстати, именно эти бывшие госпредприятия выплатили в Федеральный и местные бюджеты около 25 % общекрайовых поступлений.

В то же время это не означает, что мы не видим перспектив развития малого и среднего бизнеса в рыбной промышленности края. Сегодня под эгидой администрации края разрабатывается Программа развития прибрежного рыболовства и марикультуры до 2010 г. Отдельные блоки ее уже готовы. Так, программа "Лосось Приморья" нашла одобрение в крае. По ней принято постановление губернатора края. Сегодня эта программа находится в Роскомрыболовстве. Мы считаем, что ей должен быть придан статус федеральной.

Дальше разрабатывается и, видимо, с января 1996 г. начнет реализовываться программа подготовки руководителей (хозяев) малых рыболовецких хозяйств, прорабатывается вопрос инвестирования таких хозяйств из финансовых ресурсов края.

Создание сети малых предприятий на побережье края, на наш взгляд, с одной стороны, позволит создать новые рабочие места, с другой – более активно осваивать те объекты промысла, которые в настоящее время не освоены в должной мере, создавать участки по культивированию различных объектов марикультуры и в конечном счете обеспечивать свои поселки, районы и города края свежей рыбой и морепродуктами.

В этом плане мы уже имеем определенный опыт. Начиная с 1994 г. в крае ведется целенаправленная работа по организации постоянно действующих рыбных базаров и рыбных ярмарок. За год реализовано более 10000 т свежей рыбы и морепродуктов, причем, и это надо особо подчеркнуть, цены на эту продукцию ниже, чем в розничной торговле края.

Говоря о поисках тактических решений стабилизации рыбной отрасли в крае, нельзя еще раз не остановиться на некоторых аспектах анализа отечественного рынка рыбопродукции. Даже самый беглый, поверхностный взгляд на эту проблему свидетельствует о том, что отечественный рынок рыбопродукции практически разрушен. Так, если в 1988 г. из Приморья в центральные регионы России отгружали до 2 млн т рыбопродуктов, то в 1994 г. всего лишь около 0,5 млн т.

Как уже говорилось выше, одной из основных причин разрушения оптового рынка рыбной продукции являются высокие железнодорожные тарифы. Другой, не менее сложной для разрешения проблемой являются неплатежи, отсутствие как у продавца, так и у покупателя достаточного объема оборотных средств.

Поиск путей выхода из сложившегося положения привел нас к идее организации поставок рыбопродукции по принципу товарного кредита, что позволит, на наш взгляд, с одной стороны, ускорить оборачиваемость средств, с другой – дать возможность по более низким ценам обеспечить рыбной продукцией население края, и особенно тружеников бюджетной сферы.

В прошлом году мы успешно опробовали этот механизм при зачете долгов края перед регионами – поставщиками угля в наш край.

В этом году этот вопрос обсуждался в краевой думе, сама идея поддержана депутатами.

Подводя итоги вышесказанному, хочется подчеркнуть следующее. Во-первых, рыбопромышленный комплекс Приморья, несмотря на все экономические коллизии, удалось сохранить. Большинство рыбопромышленных предприятий практически адаптировались к новым экономическим условиям. Во-вторых, нужен первый шаг государства в сторону отечественного производства. Имеется в виду корректировка налоговой и инвестиционной политики.

И чем скорее государство это сделает, тем больше шансов у нашей промышленности, и в частности у рыбной, на скорейшее "выздоровление" и дальнейшее эффективное развитие.