JEL: O13, Q13, R11
УДК 338.012+639.2

<https://dx.doi.org/10.14530/se.2021.3.179-193>

Программа развития рыбопромыслового флота: ожидания и реалии

Е.В. Клиппенштейн, Ю.С. Морозова, А.О. Шуликов

Клиппенштейн Елена Валериевна

кандидат социологических наук, доцент

доцент кафедры «Управление производством»

ФГБОУ ВО «Калининградский государственный технический университет», Советский пр-т, 1, Калининград, 236022, Российская Федерация

E-mail: evklipp@mail.ru

ORCID: 0000-0001-6560-8197

Морозова Юлия Сергеевна

кандидат экономических наук, доцент

заведующий кафедрой «Менеджмент»

ФГБОУ ВО «Камчатский государственный технический университет», ул. Ключевская, 35, Петропавловск-Камчатский, 683003, Российская Федерация

E-mail: morozova_u@mail.ru

ORCID: 0000-0001-6388-2651

Шуликов Алексей Олегович

кандидат политических наук

доцент кафедры «Менеджмент»

ФГБОУ ВО «Камчатский государственный технический университет», ул. Ключевская, 35, Петропавловск-Камчатский, 683003, Российская Федерация

E-mail: aoshulikov@yandex.ru

ORCID: 0000-0002-9785-7128

Аннотация. Обзор посвящен анализу экспертных мнений о промежуточных результатах реализации программы «Развитие рыбохозяйственного комплекса». Высокие темпы сокращения рыбодобывающего флота, возрастающие риски нехватки производственных мощностей и ограничения наращивания объемов добычи водных биоресурсов, низкая степень переработки уловов на судах и отсутствие инноваций в рыбохозяйственном комплексе явились предпосылками для разработки государственной федеральной программы «Развитие рыбохозяйственного комплекса», принятой в 2014 г. Она должна была решить ряд задач, обеспечивающих уход от сырьевой направленности экспорта путем стимулирования производства продукции с высокой долей добавленной стоимости посредством развития научно-технического потенциала рыбохозяйственного комплекса. Ее реализация действительно способствовала резкому увеличению инвестиций в модернизацию действующего рыбодобывающего флота и в строительство новых судов вследствие изменения принципа распределения квот. Однако анализ реализации инвестиционных проек-

тов демонстрирует устойчивое отставание от сроков ввода новых судов в эксплуатацию, что приводит к негативным финансовым последствиям для компаний-инвесторов. Из-за несвоевременного ввода в эксплуатацию рыбодобывающих судов компании-инвесторы не могут осуществлять вылов продукции и своевременно исполнять свои финансовые обязательства перед финансовыми учреждениями. Изменение исторического принципа распределения квот и внедрение нового механизма «квоты под киль» лишает рыбопромышленные предприятия определенной части потенциальных доходов, с помощью которых эти предприятия намеревались покрыть ранее осуществленные инвестиции в модернизацию и перевооружение флота и береговой переработки. Можно констатировать, что в настоящее время данная программа поддерживает исключительно судостроительный комплекс, игнорируя финансовые интересы как рыбодобывающих, так и рыбоперерабатывающих предприятий. Авторская позиция основана на том, что необходимо осуществлять не только модернизацию и обновление флота, но и развивать технологии глубокой и безотходной переработки добываемых водных биоресурсов в рамках действующих подпрограмм. В части организации переработки отходов, образующихся при добыче водных биоресурсов, необходима корректировка программы «Развитие рыбохозяйственного комплекса».

Ключевые слова: инвестиции, квоты, рыбохозяйственный комплекс, судостроение, рыбопромышленный флот, водные биологические ресурсы, государственная программа

Для цитирования: Клиппенштейн Е.В., Морозова Ю.С., Шуликов А.О. Программа развития рыбопромыслового флота: ожидания и реалии // Пространственная экономика. 2021. Т. 17. № 3. С. 179–193. <https://dx.doi.org/10.14530/se.2021.3.179-193>

Fishing Fleet Development Program: Expectations and Realities

E.V. Klippenshtein, Yu.S. Morozova, A.O. Shulikov

Elena Valerievna Klippenshtein

Candidate of Sciences (Social), Associate Professor

Associate Professor of the Department of Enterprise Management

Kaliningrad State Technical University, Sovetsky Av., 1, Kaliningrad, 236022, Russian Federation

E-mail: evklipp@mail.ru

ORCID: 0000-0001-6560-8197

Yulia Sergeevna Morozova

Candidate of Sciences (Economic)

Associate Professor the Head of the Department of Management

Kamchatka State Technical University, Kluchevskay St., 35, Petropavlovsk-Kamchatsky, 683003, Russian Federation

E-mail: morozova_u@mail.ru

ORCID: 0000-0001-6388-2651

Aleksey Olegovich Shulikov

Candidate of Sciences (Political)

Associate Professor of the Department of Management
Kamchatka State Technical University, Kluchevskay St., 35, Petropavlovsk-Kamchatsky,
683003, Russian Federation
E-mail: aoshulikov@yandex.ru
ORCID: 0000-0002-9785-7128

Annotation. The review is devoted to the analysis of expert opinions on the interim results of the implementation of the program 'Development of the fisheries complex'. The high rate of reduction of the fishing fleet, the increasing risks of a lack of production capacity and restrictions on the increase in the volume of production of aquatic biological resources, the low degree of processing of catches on ships and the lack of innovations in the fisheries complex were prerequisites for the development of the Federal Program 'Development of the Fisheries Complex', adopted in 2014. It was supposed to solve a number of tasks that ensure the departure from the raw material orientation of exports by stimulating the production of products with a high share of added value through the development of the scientific and technical potential of the fisheries complex. Its implementation has indeed contributed to a sharp increase in investment in the modernization of the existing fishing fleet and in the construction of new vessels due to the change in the principle of quota allocation. However, the analysis of the implementation of investment projects shows a steady lag behind the deadlines for putting new ships into operation, which leads to negative financial consequences for investor companies. Due to the late commissioning of fishing vessels, investor companies are unable to catch products and meet their financial obligations to financial institutions in a timely manner. The change in the historical principle of quota allocation and the introduction of a new 'keel quota' mechanism, deprives fishing enterprises of a certain part of the potential income with which these enterprises intended to cover previously made investments in the modernization and re-equipment of the fleet and coastal processing. It can be stated that at present this program supports only the shipbuilding complex, ignoring the financial interests of both fishing and fish processing enterprises. The author's position is based on the fact that it is necessary to carry out not only the modernization and renewal of the fleet, but also to develop technologies for deep and waste-free processing of extracted aquatic bioresources within the framework of existing food programs. In terms of organizing the processing of waste generated during the extraction of aquatic bioresources, it is necessary to adjust the program 'Development of the fisheries complex'.

Keywords: investments, quotas, fisheries complex, shipbuilding, fishing fleet, aquatic biological resources, state program

For citation: Klippenshtein E.V., Morozova Yu.S., Shulikov A.O. Fishing Fleet Development Program: Expectations and Realities. *Prostranstvennaya Ekonomika = Spatial Economics*, 2021, vol. 17, no. 3, pp. 179–193. <https://dx.doi.org/10.14530/se.2021.3.179-193> (In Russian)

На протяжении длительного периода времени Российская Федерация входит в число ведущих держав по добыче и экспорту водных биоресурсов, а по данным Продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН, Россия в 2018 г. занимала 5-е место в десятке стран с самыми высокими объемами продукции промышленного рыболовства (Состояние..., 2020).

По данным Федерального агентства по рыболовству РФ, в 2019 г. общий объем промысла водных биологических ресурсов составил около

4,92 млн т, что оказалось на 2,2% меньше аналогичного показателя 2018 г. (5,03 млн т). При этом в 2018 г. был достигнут максимум вылова за последние 26 лет (Скопинцева, 2019).

Несмотря на относительно высокую норму операционной рентабельности (свыше 30%) и высокие показатели вылова, предприятия не торопятся вкладываться в развитие производства. Несмотря на хорошие финансовые показатели и усилия государства, структура производства рыбопродукции остается неизменной. Выход продукции из водных биологических ресурсов продолжает оставаться на уровне около 65%, что свидетельствует о низкой степени переработки уловов на судах и отсутствии инноваций. Порядка 90% пищевой продукции приходится на производство мороженой разделанной и неразделанной продукции (Объем..., 2019).

Для формирования устойчивой и сбалансированной системы «добыча – переработка – потребление рыбопродукции» еще в 2014 г. была принята государственная программа Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. «Развитие рыбохозяйственного комплекса», которая в том числе предполагала расширение проведения научных исследований и разработок, развитие научно-технического потенциала рыбохозяйственного комплекса и уход от сырьевой направленности экспорта путем стимулирования производства продукции с высокой долей добавленной стоимости и создание благоприятных условий для ведения бизнеса и привлечения инвестиций в отрасль (Об утверждении..., 2014). Но анализ индикаторов реализации программы и мнений экспертного сообщества позволяет констатировать, что проблемы отрасли по-прежнему не разрешены.

В 2018 г. Росрыболовство провело кампанию по перезакреплению долей квот вылова водных биоресурсов на следующий 15-летний период, по итогам которой были перезаклучены 3939 договоров (Федеральное..., 2019). Кроме того, успешно проведены два основных этапа кампании по закреплению долей инвестиционных квот (О рыболовстве..., 2004, п. 3.1, ст. 31). В рамках реализуемой государственной программы согласовано строительство 43 крупно- и среднетоннажных судов рыбопромыслового флота. На ближайшую перспективу до 2023 г. запланировано строительство 33 судов, часть из которых находится в постройке, и до 2025 г. предполагается построить еще 11 судов на отечественных судостроительных предприятиях. Из указанных 43 проектов 18 судов планируется построить для Дальневосточного рыбохозяйственного бассейна, а 25 судов – для Северного бассейна. Объем инвестиций промысловиков в судостроительную отрасль составит 166 млрд руб. (Алексеева и др., 2020).

Данные меры государственного регулирования рыбохозяйственного комплекса должны были помочь решить проблему морального и физическо-

го износа материально-технической базы, но в настоящее время на основных бассейнах наблюдается последовательное сокращение производственных мощностей флота.

Рыбопромысловый флот является основой материально-технической базы отрасли. На него приходится более 70% основных производственных фондов и 90% вылова рыбы. На судах производится 92% общего объема мороженой продукции, 96% рыбной муки и 15% консервов. Основная часть флота – 71% – сосредоточена на Дальнем Востоке, 16% – в Северном бассейне, 8% – в Западном, 3% – в Азово-Черноморском, 2% – в Волго-Каспийском бассейне (Эксперты..., 2019).

С 2000 по 2018 гг. состав российских судов рыбопромыслового флота в количественном отношении сократился на 25%. (Как построить..., 2020). По различным оценкам, в том случае, если сохранятся сложившиеся тенденции к списанию судов, уже в ближайшем будущем будет наблюдаться острая нехватка производственных мощностей, что приведет к существенному ограничению в наращивании объемов добычи водных биоресурсов. И это несмотря на то, что в рамках использования инвестиционных квот предприятия отрасли уже заключили договоры на постройку судов рыбопромыслового флота, с учетом того, что для строительства судна потребуются не менее пяти лет (Эксперты..., 2019).

Реализацию программы «квоты под киль» осуществляет АО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) – крупнейшая судостроительная компания России. В корпорацию входит около 40 предприятий отрасли: основные судостроительные и судоремонтные верфи и ведущие проектно-конструкторские бюро (Предприятия..., 2021). В настоящее время на базе ОСК консолидирована большая часть отечественного судостроительного комплекса.

Ведущим предприятием ОСК, которое начало реализовывать программу «квоты под киль» и первым передало заказчику построенный траулере-сейнер в рамках инвестквот, является калининградский судостроительный завод «Янтарь». В настоящее время на предприятии достраивается второй серийный (третий по счету) траулер «Ударник» проекта SK-3101R, который разработало норвежское КБ Skipskompetanse AS (На судостроительных..., 2020).

Заказчиком серии выступил рыболовецкий колхоз им. В.И. Ленина (Камчатский край). Головной траулер «Ленинец» был передан судовладельцу в конце августа 2019 года. В конце декабря прошедшего года колхоз получил второе судно проекта – «Командор». На последнем траулере-сейнере в настоящее время ведутся швартовные испытания. Вместе с передачей головного траулера «Ленинец» проекта SK-3101R на ПСЗ «Янтарь» состо-

ялась церемония закладки большого морозильного траулера «Виктор Гаврилов» проекта 5670WSD. Стоит подчеркнуть, что это самый крупный из БМРТ, строящихся сегодня на российских верфях. Заказчиком строительства траулера «Виктор Гаврилов» выступил также рыболовецкий колхоз им. В.И. Ленина.

Но основным местом концентрации инвестиционной программы Росрыболовства и Минпромторга являются судовой верфи Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Петербургские верфи построят 20 современных судов для рыбопромыслового флота России (Корабелы..., 2021).

В настоящее время в программе инвестквот участвуют «Северная верфь» и «Адмиралтейские верфи». «Северная верфь» имеет в своем портфеле 14 рыбопромысловых судов – десять траулеров-процессоров и четыре ярусолова, заказчиками которых являются Группа «НОРЕБО» (Мурманск), «Рыбпроминвест» (Мурманск), «Карельские морепродукты», «Мурманский губернский флот» и компания «Альтернатива» (Мурманск) (Воловик, 2020).

Параллельно с траулерами «Северная верфь» строит и ярусоловы. Проект ярусолова разработало норвежское бюро Marin Teknikk AS, а рабочую конструкторскую документацию (РКД) разработало отечественное КБ «Форсс Марин». Три первых судна данного проекта – «Гандвик-1», «Гандвик-2» и «Гандвик-3» – строятся по заказу компании РК «Вирма» (Мурманск), а четвертое – «Марлин» – для фирмы «Глобус» (Луга, Архангельская область).

Совместно «Северная верфь» и «Адмиралтейские верфи» реализуют крупный заказ на серию траулеров проекта СТ-192. Вся серия строится для Русской рыбопромышленной компании (Владивосток).

На Выборгском судостроительном заводе заложены две серии траулеров в рамках программы «квоты под киль». В настоящее время реализуется строительство четырех траулеров проекта КМТ01 для Архангельского тралового флота. Эскизный проект траулера разработало норвежское КБ Skipsteknisk AS, который потом переработало МИБ-СПб (Воловик, 2020).

Еще одной точкой освоения инвестквот является завод «Пелла» в городе Отрадном. В настоящее время предприятие занято строительством восьми промысловых судов в рамках государственной программы инвестиционных квот. На различных стадиях строительства находятся четыре траулера-процессора проекта 03095 для группы компаний «Мурмансельдь 2», два морозильных траулера проекта 1701 для группы компаний «ФЭСТ» и два судна для добычи краба проекта 03070 для компании «Островной-Краб» («Пелла»..., 2020). Проект краболова разработало ПКБ «Петробалт». По проекту 03070 на «Пелле» будут построены три судна: первое, головное – «Русь» – строится по заказу компании «Антей» (Владивосток). В конце 2019 г. «Пел-

ла» заключила контракт на строительство еще двух краболовов этого проекта с сахалинской компанией «Островной краб».

Помимо трех краболовов, «Пелла» занята строительством четырех траулеров-процессоров проекта 03095: головной «Андромеда», первый серийный «Кастор», второй серийный «Поллукс», третий серийный «Альхена». Вся серия строится для ГК «Мурмансельдь-2». Контракт на строительство двух средних морозильных траулеров для ГК «ФЭСТ» (Мурманск) был заключен еще в начале лета 2017 г. Это суда проекта 0701 – головной траулер «Скорпион» и «Лев». В настоящее время оба судна уже спущены на воду и находятся в стадии достройки (Воловик, 2020).

Не менее активно к реализации программы подключились предприятия ОСК, расположенные в Поволжье. Нижегородский завод «Красное Сормово» в рамках инвестквот построит пять краболовов. АО «Окская судостроительная верфь» еще в 2017 г. подписало контракт на строительство шести траулеров-свежевыловщиков проекта СРТР38М с мурманскими рыбаками – рыбопромышленной фирмой «Вариант» (Воловик, 2020).

В Рыбинске на предприятии «Верфи братьев Нобель» 20 ноября 2019 г. спустили на воду малый рыболовный траулер «Вымпел» проекта Т30В. МРТ строится по заказу мурманской компании «Карелрыба». Проект судна разработало нижегородское КБ «Си Тех» (На «Верфи...», 2019).

Судостроительные предприятия Дальнего Востока начали реализацию программы существенно позже: в конце 2019 г. на «Восточной верфи» заложили краболов проекта 03141. Строительство ведется для хабаровской компании «Дальневосточное побережье». Согласно подписанным соглашениям «Восточная верфь» для этого заказчика построит семь рыбопромысловых судов: два судна для добычи и транспортировки краба в живом виде, два судна процессора для добычи и переработки краба и три ярусолова для промысла трески («Восточная...», 2019).

Такие же два краболова проекта 03141 заложены в Хабаровске. Заказчиком выступила компания «Маг-Си Интернешнл» (Магадан) (Два новых..., 2020).

Всего в настоящее время в программе «квоты под киль» участвуют одиннадцать судостроительных заводов и верфей. На разных этапах строительства (некоторые даже уже переданы заказчиком, некоторые только ожидают квоты) находятся 67 единиц рыболовецкого флота (Воловик, 2020).

Как показала проверка временем, большинство рыбопромысловых судов, строящихся на российских верфях по программе инвестиционных квот, будут сданы заказчиком с задержкой.

Строительство 27 рыбопромысловых судов, закладка которых состоялась в 2017–2018 гг., происходит с существенным отставанием от графика.

Предполагаемая в 2021 г. закладка еще 16 рыбопромысловых судов произойдет однозначно с нарушением утвержденных планов. И это несмотря на то, что рыбопромышленные предприятия в соответствии с контрактными обязательствами четко выполняют графики финансирования строительства (Системный..., 2020).

Таким образом, нарушение сроков строительства рыбопромысловых судов происходит по обстоятельствам, не зависящим от инвесторов. По информации представителей верфей, по всем строящимся судам отставание от графика составит от полугода до двух лет (Возможность..., 2020).

Судостроители указывают на три основные причины срыва сроков строительства. Во-первых, финансовое состояние верфей: зачастую расходы на строительство одних судов они вынуждены «перекрывать» авансовыми платежами за другие заказы. Во-вторых, нехватка кадров. Существенную роль сыграло то, что изначально все работы ограничились по времени и, по сути, сконцентрировали большое количество судов на ограниченном количестве верфей. В-третьих, из-за пандемии верфи столкнулись с задержкой поставок импортных комплектующих, а в некоторых случаях с отказом от сотрудничества по ранее заключенным контрактам с иностранными субподрядчиками. В связи с закрытием международного сообщения срываются сроки исполнения технологических операций, требующих участия иностранных специалистов (ходовые испытания, пусконаладочные работы и т. д.).

Рыбопромышленные предприятия четко выполняют графики финансирования строительства. Проценты за привлеченные кредиты и обслуживание банковских гарантий за период 2017–2019 гг. составляют не менее 10–12 млрд руб., а суда до сих пор не построены (Системный..., 2020). Особо необходимо указать на позицию Минпромторга, представители которого в 2015–2016 гг. доказывали руководству страны готовность подведомственной им отрасли построить за пять лет десятки рыбопромысловых судов, но пока построили всего два (Возможность..., 2020).

Таким образом, инвесторы несут очень серьезные потери в связи с обслуживанием банковских гарантий и обеспечением строительства судов. Кроме того, эти предприятия понесут дополнительные убытки, так как не получают своевременно квоты.

Надо отметить, что представители рыбной отрасли, начиная с 2011 г., активно противодействовали внедрению инвестиционной программы «квоты под киль», ссылаясь как на зарубежный, так и на отечественный опыт (Понявин, 2019). Масштабная накачка отрасли капиталовложениями приводит к перекапитализации рыбохозяйственного комплекса, что вызовет разрыв между промысловой мощностью рыболовного флота и выловом водных

биоресурсов. А инерция капиталовложений в рыболовный флот только усилит данный разрыв. Также указывалось на то, что изменение исторического принципа распределения квот и внедрение нового механизма их распределения может лишить рыбопромышленные предприятия определенной части потенциальных доходов, с помощью которых эти предприятия собирались покрыть ранее осуществленные инвестиции в модернизацию и перевооружение флота и береговой переработки. Кроме того, финансирование строительства новых судов и обслуживание кредитов происходит за счет выручки от оставшейся квоты, что негативно сказывается на финансовом состоянии тех рыбопромышленных предприятий, которые активно включились в реализацию данной программы.

Ряд представителей рыбной отрасли указывают на то, что выделенных инвестиционных квот хватает на загрузку максимум 50% мощностей новых судов и заводов, которые строятся по этой программе (Минсельхоз..., 2020).

На фоне этой ситуации судостроительные предприятия, которые приняли участие в программе и оказались в сложном финансовом положении, требуют принять ряд государственных решений по дальнейшему развитию практики «квоты под киль» в части увеличения доли инвестиционных квот с 20 до 50% на рыбу и 100% на краба, а также расширить данную практику на добычу креветки, трубача, морского ежа и других ценных видов биоресурсов, и при этом запретить эксплуатацию в ИЭЗ РФ рыбопромысловых судов старше 30 лет. Предлагаемые меры нашли поддержку со стороны ряда профильных министерств, но были крайне негативно восприняты представителями рыбной отрасли и региональных органов власти, где рыбохозяйственный комплекс играет существенную роль в региональной экономике (Бурлакова, 2020).

Так, в частности, профильные ведомства Камчатского края указывают на то, что в качестве положительных эффектов от реализации программы инвестиционных квот можно отметить увеличение инвестиционной активности предприятий – участников программы, увеличение прогнозируемой налоговой отдачи от реализуемых проектов и создание современных рабочих мест. Вместе с тем, для комплексной оценки полученного эффекта от реализации программы инвестиционных квот для развития рыбного хозяйства необходимо отметить, что выделение 20% квот на инвестиционные цели уже привело к снижению ресурсной базы рыбопромышленных предприятий, а предлагаемое увеличение предоставляемой на инвестиционные цели доли общего допустимого улова краба с 50 до 100%, а водных биологических ресурсов с 20 до 50% приведет к ее значительному сокращению, а также существенно и негативно повлияет на ход реализации инвестиционных проектов (Минвостокразвития..., 2020). Сокращение вылова водных биологических

ресурсов повлечет за собой и уменьшение платежей в бюджеты всех уровней за счет сокращения платы за водные биоресурсы.

В целом предлагаемое решение по увеличению предоставляемой на инвестиционные цели доли общего допустимого улова водных биологических ресурсов до 50% и краба до 100% и, как следствие, сокращение объема квот предприятий рыбохозяйственного комплекса неизбежно ухудшит их финансовое состояние, что может привести к массовым сокращениям работников, а также не позволит предприятиям – участникам программы обеспечить в планируемый срок окупаемость реализующихся инвестиционных проектов, что повлечет ухудшение инвестиционного климата.

Говоря о резервах для роста объемов добычи, ряд экспертов указывают, что среди проектов рыбопромысловых судов, предложенных проектно-конструкторскими институтами ОСК, отсутствуют решения, нацеленные на освоение малорентабельных видов водных биоресурсов в российской экономической зоне и рентабельный промысел в Мировом океане (Макоедов, Кожемяко, 2020; Переработка..., 2020).

Необходимо отметить, что рыбопромышленники изначально высказывали сомнения о возможности отечественных верфей принимать заказы на постройку конкурентных судов (Фасхутдинов, 2020).

В настоящее время сложно сделать вывод, каким образом реализация инвестиционной программы скажется на дальнейших перспективах рыбопромышленного комплекса. Например, уже построенные и переданные рыболовецкому колхозу им. В.И. Ленина новые траулеры по ряду объективных и субъективных причин не могут выйти на производственные мощности, чтобы была возможность оценить эффективность сделанных инвестиций.

В связи с вышеизложенным можно констатировать, что инвестиционная программа «Развитие рыбохозяйственного комплекса» в первую очередь направлена на защиту интересов отечественных судостроителей, при этом следует отметить, что инвесторы при строительстве отечественного корпуса рыбопромыслового судна практически на 90% выбирали зарубежное наполнение судового и рыбопромыслового оборудования, что уменьшает экономический эффект от реализации программы (Алексеева и др., 2020). Также, как было указано выше, потенциал роста рыбной отрасли за счет увеличения вылова наиболее рентабельных видов промысла (минтая, сельди или лососевых) в настоящее время невозможен.

Поэтому, на наш взгляд, государственные меры поддержки развития рыбохозяйственного комплекса необходимо сконцентрировать не только на обновлении и модернизации флота, но и на инновациях, которые будут обеспечивать глубину и безотходность переработки добываемых водных биоресурсов.

При обсуждении глубины переработки необходимо учитывать разнообразие водных биологических ресурсов, методов лова, вкусовые и технологические особенности сырья, а следовательно, и продукции, неравномерность их распределения, удаленность от мест потребления и еще многих факторов (Отраслевая..., 2020). Поэтому определить общие приоритеты в определении глубины переработки довольно проблематично.

В этой ситуации необходимо решать указанную проблему совместно с организацией переработки отходов, образующихся при добыче водных биоресурсов. По разным оценкам, за борт в виде отходов поступает почти 1,7 млн тонн из 5 млн тонн добываемых водных биоресурсов (Михайлов, 2020).

По мнению отраслевых экспертов, в России существуют технологии для безотходной переработки рыбы, но их применению мешает ряд ограничений.

Во-первых, рыбаки выбрасывают не только отходы производства, но и ценные виды рыб, на которые у предприятия или конкретного судна нет квот.

Во-вторых, рыбные предприятия, ведущие прибрежный лов, лишены возможности легально выпускать и поставлять на берег продукцию из рыбных отходов. В этом случае рыбаков штрафуют, так как, согласно федеральному закону о рыболовстве, продукция прибрежного рыболовства должна поставляться на берег в живом, свежем или охлажденном виде.

В-третьих, производство продукции из отходов переработки водных биоресурсов имеет низкую рентабельность, что делает данный вид деятельности непривлекательным для рыбопромышленников.

Резюмируя вышесказанное, можно констатировать, что в настоящее время государственная программа «Развитие рыбохозяйственного комплекса» поддерживает исключительно судостроительный комплекс, игнорируя финансовые интересы как рыбодобывающих, так и рыбоперерабатывающих предприятий, и требует существенной корректировки по следующим направлениям:

- расширение предоставления инвестиционных квот при строительстве малотоннажных судов;
- использование механизмов инвестиционных квот не только в судостроении и развитии береговой переработки, но и для развития безотходных производств и увеличения глубины переработки водных биоресурсов;
- внедрение механизмов субсидирования для производства продукции из отходов, образуемых при добыче водных биоресурсов;
- изменение организации переработки отходов, образующихся при добыче водных биоресурсов.

Авторская позиция основана на том, что необходимо осуществлять не только модернизацию и обновление флота, но и развивать технологии глубокой и безотходной переработки добываемых водных биоресурсов в рамках действующих программ.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Алексеева О.Э., Бабчук Е.В., Крулёв А.А.* Анализ выполнения государственной инвестиционной программы и перспективы строительства судов рыбопромыслового флота на отечественных судостроительных предприятиях // Труды Крыловского государственного научного центра. 2020. Т. 1. № 391. С. 219–230. <https://doi.org/10.24937/2542-2324-2020-1-391-219-230>
- Бурлакова Е.* Компания Глеба Франка предложила правительству реформу рыбной отрасли // Ведомости. 2020. 4 августа. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/08/04/835961-kompaniya-gleba-franka-predlozhila-pravitelstvu-reformu-ribnoi-otrasli> (дата обращения: декабрь 2020).
- Возможность расторжения контрактов на строительство рыбопромысловых судов в РФ рассматривают некоторые заказчики // PortNews. 2020. 7 июня. URL: <https://portnews.ru/news/296988> (дата обращения: декабрь 2020).
- Воловик К.* Какие рыболовецкие суда строятся в России // Корабел. 2020. 5 февраля. URL: https://www.korabel.ru/news/comments/kakie_ryboloveckie_suda_segodnya_stroyatsya_v_rossii.html (дата обращения: декабрь 2020).
- «Восточная верфь» (Владивосток) заложила первый краболов по программе «квоты в обмен на инвестиции» // PortNews. 2019. 26 ноября. URL: <https://portnews.ru/news/287551/> (дата обращения: ноябрь 2020).
- Два новых краболова заложены на Хабаровском судозаводе // Хабаровский край сегодня. 2020. 21 апреля. URL: <https://www.todaykhv.ru/news/economics-and-business/26279/> (дата обращения: январь 2021).
- Как построить новый рыболовецкий флот // РБК+. 2020. 20 сентября. URL: <https://plus.rbc.ru/news/5f6478a87a8aa9450390f8b7> (дата обращения: ноябрь 2020).
- Корабелы Петербурга сдадут 20 современных рыбопромысловых судов // Sudostroenie.info. 2021. 4 февраля. URL: <https://sudostroenie.info/novosti/32338.html> (дата обращения: ноябрь 2020).
- Макоедов А.Н., Кожемяко О.Н.* Проблемы рыбохозяйственного комплекса страны и основные задачи по их преодолению // Макоедов А.Н., Кожемяко О.Н. Основы рыбохозяйственной политики России. М.: ФГУП «Национальные рыбные ресурсы», 2007. URL: <http://www.nrpacific.ru/np/library/publikacii/makoedov/08.htm> (дата обращения: декабрь 2020).
- Минвостокразвития предлагает передать 100% квот на вылов краба на инвестиционные цели // ТАСС. 2020. 1 августа. URL: <https://tass.ru/ekonomika/9097155> (дата обращения: февраль 2021).
- Минсельхоз против реформы рыбной отрасли, предложенной РППК // Investing.com. 2020. 18 августа. URL: <https://m.ru.investing.com/news/economy/article-1992595> (дата обращения: ноябрь 2020).
- Михайлов А.* Невостребованный улов // Российская газета. 2020. 23 июня. URL: <https://rg.ru/2020/06/23/reg-szfo/pochemu-tret-dobytoj-rybakami-ryby-vybrasyvaetsia-v-more.html> (дата обращения: ноябрь 2020).

- На «Верфи братьев Нобель» спустили на воду траулер «Вымпел» // Sudostroenie.info. 2019. 20 ноября. URL: <https://sudostroenie.info/novosti/28671.html> (дата обращения: январь 2021).
- На судостроительных предприятиях // Судостроение. 2020. № 1. С. 4–8.
- О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов: федеральный закон от 20 декабря 2004 г. № 166-ФЗ (ред. от 08.12.2020). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_50799/ (дата обращения: февраль 2021).
- Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие рыбохозяйственного комплекса»: постановление правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 314. URL: <http://docs.cntd.ru/document/499091766> (дата обращения: май 2021).
- Объем вылова рыбы в РФ за 2019 год // Московский хладокомбинат № 14. 2021. 6 февраля. URL: <https://www.moshol14.ru/press-centr/novosti-rynka/dobycha-ryby> (дата обращения: ноябрь 2020).
- Отраслевая наука уверена в необходимости глубокой переработки рыбы и отходов водных биоресурсов // Fishretail. 2020. 25 июня. URL: <https://fishretail.ru/news/otraslevaya-nauka-uverena-v-neobhodimosti-glubokoy-409582> (дата обращения: февраль 2021).
- «Пелла» продолжает строительство промысловых судов // Отрадное вчера, сегодня, завтра. 2020. 2 июля. URL: <https://otradnoevsz.ru/news?id=793> (дата обращения: февраль 2021).
- Переработка рыбы и технологии производства рыбной продукции // Экология и мир. 2021. URL: <https://natural-world.ru/othody/pererabotka-ryby.html> (дата обращения: февраль 2021).
- Понявин Д. Исторический принцип – мировой опыт // Fishnews. 2019. 7 марта. URL: <https://fishnews.ru/rubric/investkvoty/11399> (дата обращения: ноябрь 2020).
- Предприятия ОСК / Акционерное общество «Объединенная судостроительная корпорация». 2021. URL: <https://www.aoosk.ru/companies/> (дата обращения: январь 2021).
- Системный «долгострой» увеличивает финансовую нагрузку на рыбную отрасль // Рыба Камчатского края. 2020. 8 июня. URL: <http://fishkamchatka.ru/articles/russia/35459/> (дата обращения: февраль 2021).
- Скопинцева Е. Рыболовы не стремятся к наращиванию добавленной стоимости // Экономика и жизнь. 2019. 21 июня. URL: <https://www.eg-online.ru/article/401610/> (дата обращения: февраль 2021).
- Состояние мирового рыболовства и аквакультуры – 2020. Меры по повышению устойчивости. Рим: ФАО, 2020. 223 с. <https://doi.org/10.4060/ca9229ru> (дата обращения: январь 2021).
- Фасхутдинов Р. Новые суда не окупятся никогда... // Корабел. 2020. 19 февраля. URL: https://www.korabel.ru/news/comments/novye_suda_ne_okupyatsya_nikogda.html (дата обращения: декабрь 2020).
- Федеральное агентство по рыболовству. 2019. URL: <http://fish.gov.ru> (дата обращения: декабрь 2020).
- Эксперты заявили о возможной острой нехватке рыбопромысловых судов в РФ в 2020 году // Интерфакс. 2019. 17 декабря. URL: <https://www.interfax.ru/russia/688353> (дата обращения: декабрь 2020).

REFERENCES

- Alekseeva O.E., Babchuk Ye.V., Krulev A.A. Analysis of Implementation of the State Investment Program and Prospects for the Construction of Fishing Fleet Vessels in Russian Shipbuilding Enterprises. *Trudy Krylovskogo Gosudarstvennogo Nauchnogo Centra = Transactions of the Krylov State Research Centre*, 2020, vol. 1, no. 391, pp. 219–230. <https://doi.org/10.24937/2542-2324-2020-1-391-219-230> (In Russian).
- At Shipbuilding Enterprises. *Sudostroenie = Shipbuilding*, 2020, no. 1, pp. 4–8. (In Russian).
- Burlakova E. Gleb Frank's Company has Proposed a Reform of the Fishing Industry to the Government. *Vedomosti [Vedomosti]*, 2020, 4 August. Available at: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/08/04/835961-kompaniya-gleba-franka-predlozhila-pravitelstvu-reformu-ribnoi-otrasli> (accessed December 2020). (In Russian).
- Experts have Stated about Possible Acute Shortage of Fishing Vessels in the Russian Federation in 2020. *InterFax*, 2019, 17 December. Available at: <https://www.interfax.ru/russia/688353> (accessed December 2020). (In Russian).
- Fashutdinov R. New Ships will Never Pay Off... *Korabel [Shipbuilder]*, 2020, 19 February. Available at: https://www.korabel.ru/news/comments/novye_suda_ne_okupyatsya_nikogda.html (accessed December 2020). (In Russian).
- Federal Agency for Fishery, 2019. Available at: <http://fish.gov.ru> (accessed December 2020). (In Russian).
- Fish Processing and Fish Production Technologies. *Ekologiya i Mir [Ecology and Peace]*. 2021, Available at: <https://natural-world.ru/othody/pererabotka-ryby.html> (accessed February 2021). (In Russian).
- How to Build a New Fishing Fleet. *RBK+ [RBC+]*, 2020, 20 September. Available at: <https://plus.rbc.ru/news/5f6478a87a8aa9450390f8b7> (accessed November 2020). (In Russian).
- Industry Science is Confident in the Need for Deep Processing of Fish and Waste of Aquatic Biological Resources. *Fishretail*, 2020, 25 June. Available at: <https://fishretail.ru/news/otraslevaya-nauka-uverena-v-neobhodimosti-glubokoy-409582> (accessed February 2021). (In Russian).
- Makoedov A.N., Kozhemayko O.N. Problems of the Country's Fisheries Complex and the Main Tasks to Overcome Them. Makoedov A.N., Kozhemayko O.N. *The Principles of Fishery Policy in Russian Federation*. Moscow, 2007. Available at: <http://www.npacific.ru/np/library/publikacii/makoedov/08.htm> (accessed December 2020). (In Russian).
- Mikhaylov A. Unclaimed Catch. *Rossiyskaya Gazeta [Russian Newspaper]*, 2020, 23 June. Available at: <https://rg.ru/2020/06/23/reg-szfo/pochemu-tret-dobytoj-rybakami-ryby-vybrasyvaetsia-v-more.html> (accessed November 2020). (In Russian).
- Ministry of Agriculture is Against the Reform of the Fishing Industry Proposed by the Russian Fishing Company. *Investing.com*, 2020, 18 August. Available at: <https://m.ru.investing.com/news/economy/article-1992595> (accessed November 2020). (In Russian).
- Ministry of the Russian Federation for the Development of the Far East and the Arctic Proposes to Transfer 100% of the Crab Catch Quotas for Investment Purposes. *TASS [TASS]*, 2020, 1 August. Available at: <https://tass.ru/ekonomika/9097155> (accessed February 2021). (In Russian).
- On Fisheries and Conservation of Aquatic Biological Resources: Federal Law no. 166-FZ of December 20, 2004 (as Amended on December 08, 2020). Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_50799/ (accessed February 2021). (In Russian).

- On the Approval of the State Program of the Russian Federation 'Development of the Fisheries Complex': Resolution of the Government of the Russian Federation no. 314 of April 15, 2014.* Available at: <http://docs.cntd.ru/document/499091766> (accessed May 2021). (In Russian).
- 'Pella' Continues Construction of Fishing Vessels. *Otradnoe Vchera, Segodnya, Zavtra* [Otradnoe Yesterday, Today, Tomorrow], 2020, 2 July. Available at: <https://otradnoevsz.ru/news?id=793> (accessed February 2021). (In Russian).
- Ponyavin D. Historical Principle – World Experience. *Fishnews*, 2019, 7 March. Available at: <https://fishnews.ru/rubric/investkvoty/11399> (accessed November 2020). (In Russian).
- Shipbuilders of St. Petersburg will Hand Over 20 Modern Fishing Vessels. *Sudostroenie.info*, 2021, 4 February. Available at: <https://sudostroenie.info/novosti/32338.html> (accessed November 2020). (In Russian).
- Skopintseva E. Fishermen do Not Seek to Increase Added Value. *Ekonomika i Zhizn* [Economy and Life], 2019, 21 June. Available at: <https://www.eg-online.ru/article/401610/> (accessed February 2021). (In Russian).
- Some Customers are Considering the Possibility of Termination of Contracts for the Construction of Fishing Vessels in the Russian Federation. *PortNews*, 2020, 7 June. Available at: <https://portnews.ru/news/296988> (accessed December 2020). (In Russian).
- System 'Long Construction' Increases the Financial Burden on the Fishing Industry. *Ryba Kamchatskogo Kraya* [Fish of Kamchatka Territory], 2020, 8 June. Available at: <http://fishkamchatka.ru/articles/russia/35459/> (accessed February 2021). (In Russian).
- The State of World Fisheries and Aquaculture 2020. Sustainability in Action.* Rome: FAO, 2020, 223 p. Available at: <https://doi.org/10.4060/ca9229ru> (accessed January 2021). (In Russian).
- Trawler 'Vympel' Launched at the 'Nobel Brothers Shipyard'. *Sudostroenie.info*, 2019, 20 November. Available at: <https://sudostroenie.info/novosti/28671.html> (accessed January 2021). (In Russian).
- Two New Crabbers were Laid at the Khabarovsk Shipbuilding Plant. *Khabarovskiy Kray Segodnya* [Khabarovsk Territory Today], 2020, 21 April. Available at: <https://www.todaykhv.ru/news/economics-and-business/26279/> (accessed January 2021). (In Russian).
- USC Enterprises. JSC 'United Shipbuilding Corporation', 2021. Available at: <https://www.aosk.ru/companies/> (accessed January 2021). (In Russian).
- 'Vostochnaya Verf' (Vladivostok) Laid the First Crabber under the 'Quotas in Exchange for Investment' Program. *PortNews*, 2019, 26 November. Available at: <https://portnews.ru/news/287551/> (accessed November 2020). (In Russian).
- Volovik K. What Fishing Vessels are Being Built in Russia. *Korabel* [Shipbuilder], 2020, 5 February. Available at: https://www.korabel.ru/news/comments/kakie_ryboloveckie_suda_segodnya_stroyatsya_v_rossii.html (accessed December 2020). (In Russian).
- Volume of Fish Catch in the Russian Federation for 2019.* Moscow Refrigerating Plant no. 14, 2021, 6 February. Available at: <https://www.moshol14.ru/press-centr/novosti-rynka/dobycha-ryby> (accessed November 2020). (In Russian).

Поступила в редакцию / Submitted: 18.01.2021

Одобрена после рецензирования / Approved after reviewing: 07.06.2021

Принята к публикации / Accepted for publication: 18.08.2021

Доступно онлайн / Available online: 30.09.2021