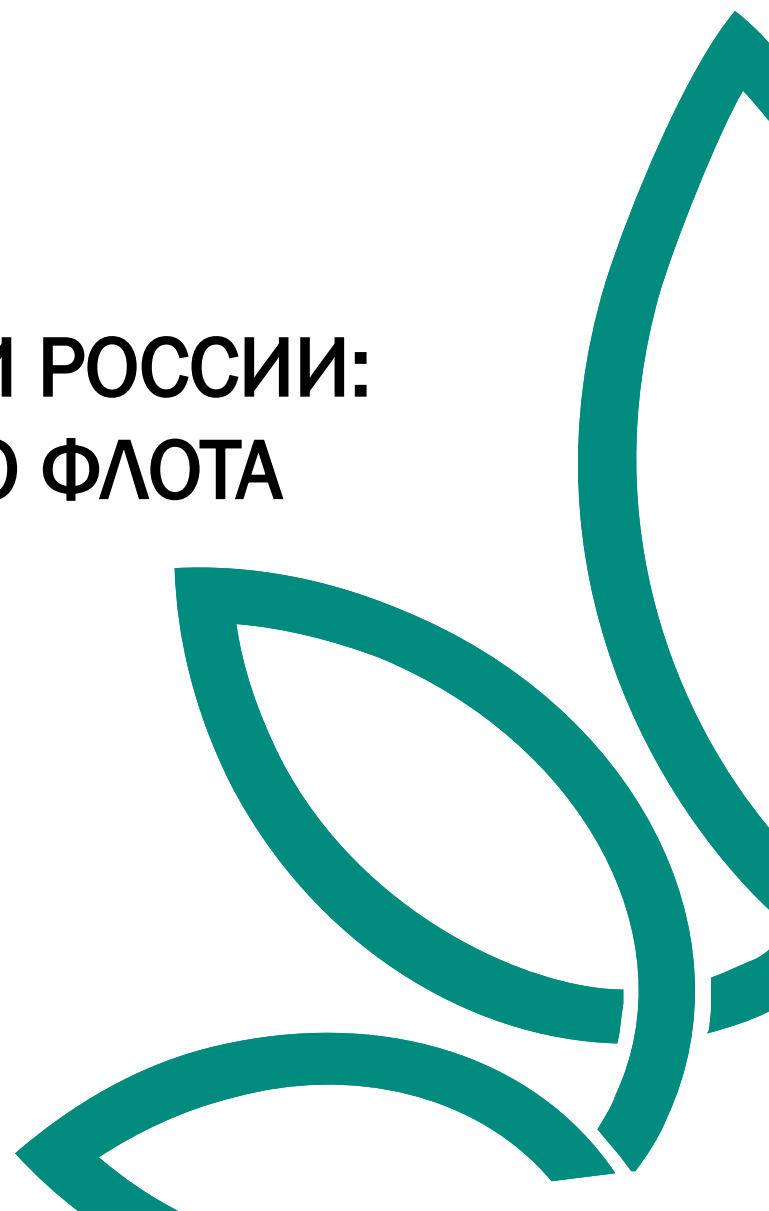




РАЗВИТИЕ РЫБНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ: ЗАПРОС НА МОДЕРНИЗАЦИЮ ФЛОТА

Москва, 2015



ОПИСАНИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ



Цель исследования: изучение текущего состояния российского рыбопромыслового флота и перспектив его развития.

В рамках исследования были получены мнения ключевых групп стейкхолдеров.



Опрошено 60 капитанов крупнотоннажных судов рыбопромыслового флота России (полуформализованные интервью).

Проведено 16 экспертных интервью, из них:



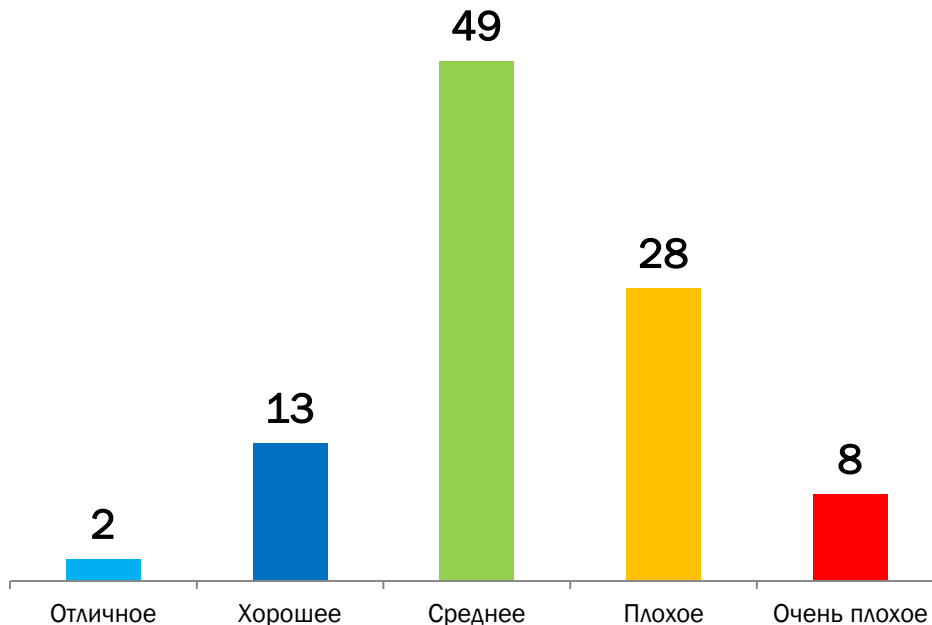
- представители рыбопромышленного бизнеса – 7;
- представители судостроительной отрасли – 4;
- федеральные чиновники – 3;
- межотраслевые эксперты в области рыболовства – 2.



Проведен анализ публикаций СМИ (по данным «Медиалогии») по теме рыболовного флота за текущий календарный год.

ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ РЫБОПРОМЫСЛОВОВОГО ФЛОТА

График 1. Как Вы оцениваете техническое состояние вашего судна? (% от всех опрошенных)



Респонденты, оценившие состояние своего судна как «среднее», часто аргументировали свою позицию негативными характеристиками:

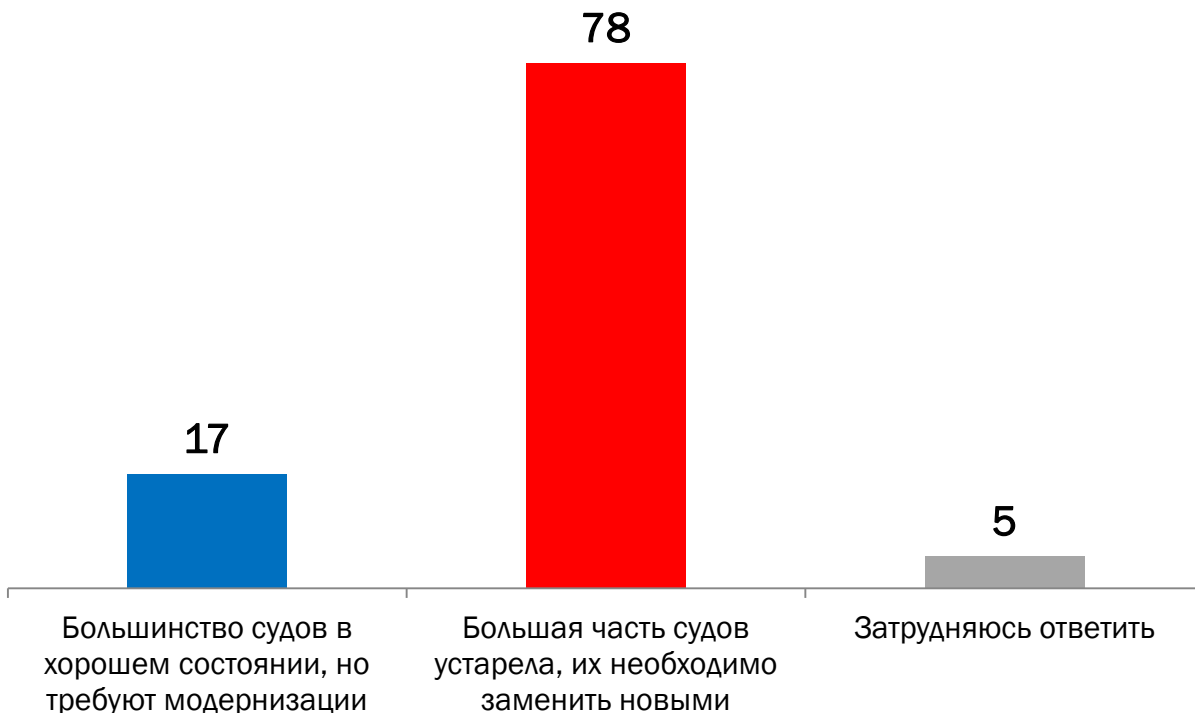
- «очень много ручного труда, все делаем вручную»,
- «все гнилое, все течет»,
- «судно старое, но недавно был ремонт»,
- «дизельный генератор устаревший, мощности не хватает»,
- «косметика» лучше будет после ремонта, а толка нет»,
- «судно уже возрастное, без ремонтов в море ходить нельзя»,
- «хотели сдать на металл».



Большинство опрошенных капитанов оценивает состояние своего судна как среднее, плохое или очень плохое.

ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ РЫБОПРОМЫСЛОВОГО ФЛОТА

График 2. Как Вы в целом оцениваете состояние рыболовецкого флота нашей страны? (% от всех опрошенных)



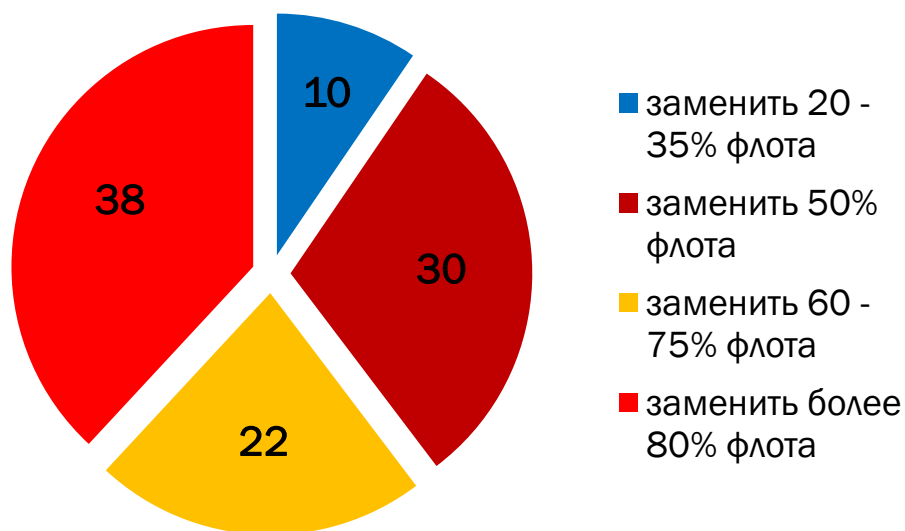
Никто из опрошенных капитанов не отметил, что большинство судов в хорошем состоянии и с хорошими техническими возможностями.

Общее состояние российского рыболовецкого флота оценивается капитанами и экспертами всех категорий как среднее или неудовлетворительное без перспектив изменений к лучшему при сохранении текущей динамики развития.

Ухудшение ситуации рассматривается как реальная перспектива большинством респондентов во всех категориях.

ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ РЫБОПРОМЫСЛОВОГО ФЛОТА

График 3. Как Вы считаете, какой процент существующего флота необходимо обновить в ближайшие пять лет? (% от всех опрошенных)



«Состояние российского рыболовного флота я оцениваю как среднее, но это не означает, что таково же состояние запроса на его изменение. Необходимо полностью заменить 100% судов, и чем быстрее, тем лучше».

(Межотраслевой эксперт)

«Рыболовство - это стратегическая отрасль. Сегодня состояние рыбопромыслового флота препятствует решению задач по развитию региона».

(Чиновник)

Основным агентом запроса на замену флота является сообщество капитанов рыбопромысловых судов.

МОРЕХОДНОЕ СОСТОЯНИЕ ФЛОТА

«Состояние флота»: мореходное состояние, промысловое состояние, кадры.

Эксплуатируемые сегодня суда построены в начале 1980-х годов. Изначально установленный срок их эксплуатации - 25 лет. С переходом к рыночной экономике обязательный предельный срок эксплуатации был отменен.

«Срок эксплуатации судна в советское время составлял 25 лет, после этого предполагалось его списывать и заменять на новое» . (Межотраслевой эксперт)

Капитаны считают, что российский рыболовный флот старый и его возраст сказывается на мореходных возможностях и перспективах.

«Сколь бы ни были велики возможности модернизации, преодолеть износ металла невозможно. Через 5 - 10 лет корабли начнут рассыпаться». (Капитан)

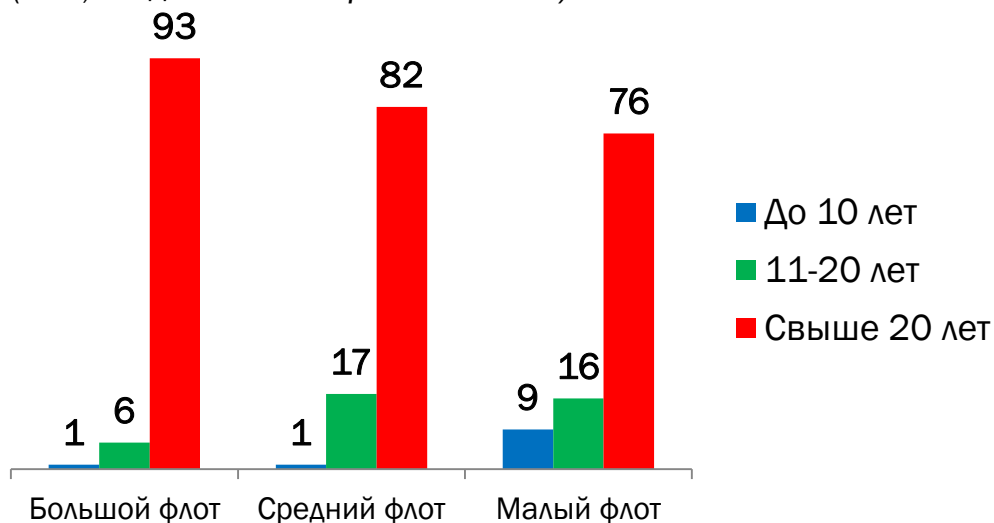
Дальневосточный бассейн

639 судов. Из них 80% - свыше 20 лет.

Северный бассейн

(Шпицберген, НЭЗ, ФЭЗ) – 110 судов. Из них 86% - свыше 20 лет.

График 4. Возраст судов Дальневосточного бассейна.
(В %, по данным Росрыболовства)



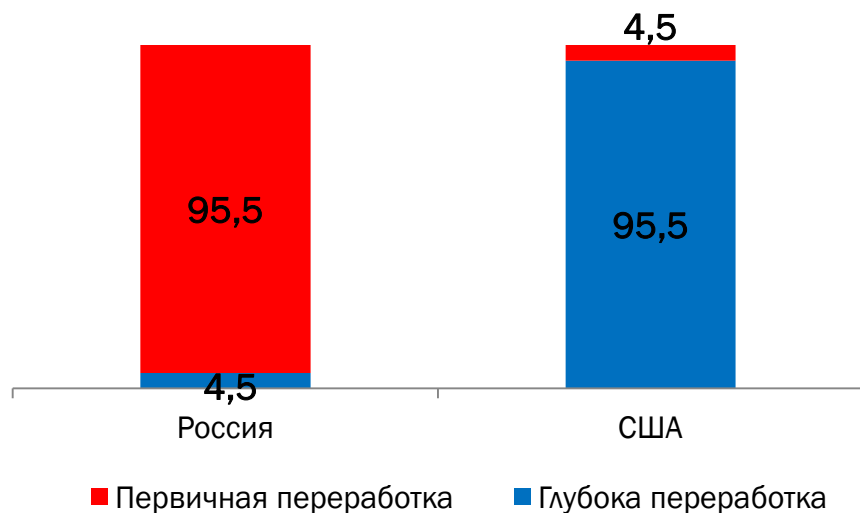
Капитаны и эксперты: российский рыболовный флот недостаточно эффективен.

- **Низкая добыча.** «Средний улов на российском крупнотоннажном судне составляет 16 тыс. тонн, а на американском - около 40 тыс. тонн». (Межотраслевой эксперт)
- **Несоответствие используемых сегодня судов задачам глубокой переработки.** «Разместить всю номенклатуру нового оборудования на старом флоте невозможно в силу недостаточности энергетики, площадей, недостаточной автоматизации линий, не остается возможностей на более глубокую переработку». (Бизнес)



Россия является поставщиком сырья на мировой рынок.

График 5. Переработка минтаевого промысла (без учета икры и муки) (В %, по данным Русской пелагической исследовательской компании)



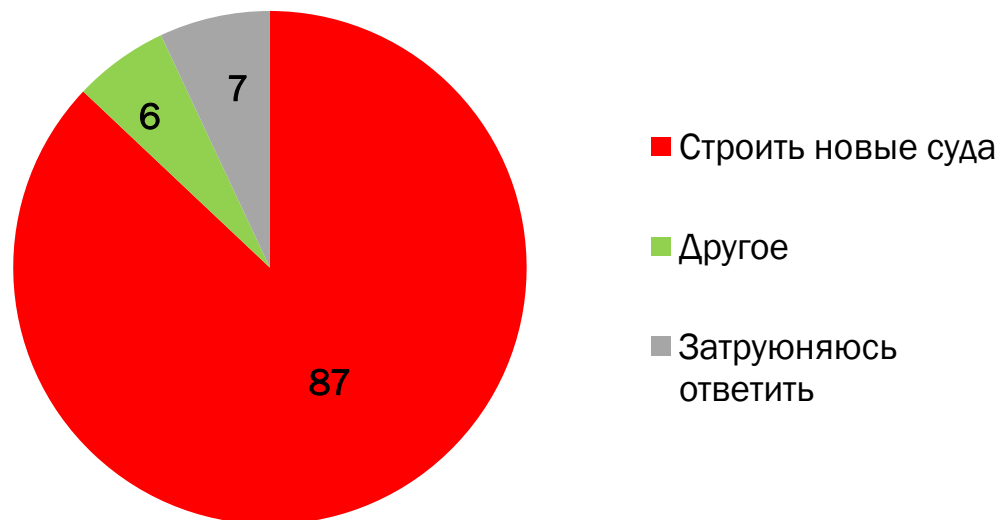
Потери продукции.

«Каждый год мы выбрасываем за борт около 1 млн тонн продукции». (Чиновник)



ЗАМЕНИТЬ НЕЛЬЗЯ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ

График 6. Как Вы считаете, что оптимально для развития отечественно флота, ставить новое оборудование на старые суда или строить новые суда? (% от всех опрошенных и в зависимости от оценки состояния судна, на котором работают респонденты)



«Другое»:

«на старые нет смысла, новый – дорого»

«на старье экипаж мучается, а государство зажимает, не дает денег на новые суда»



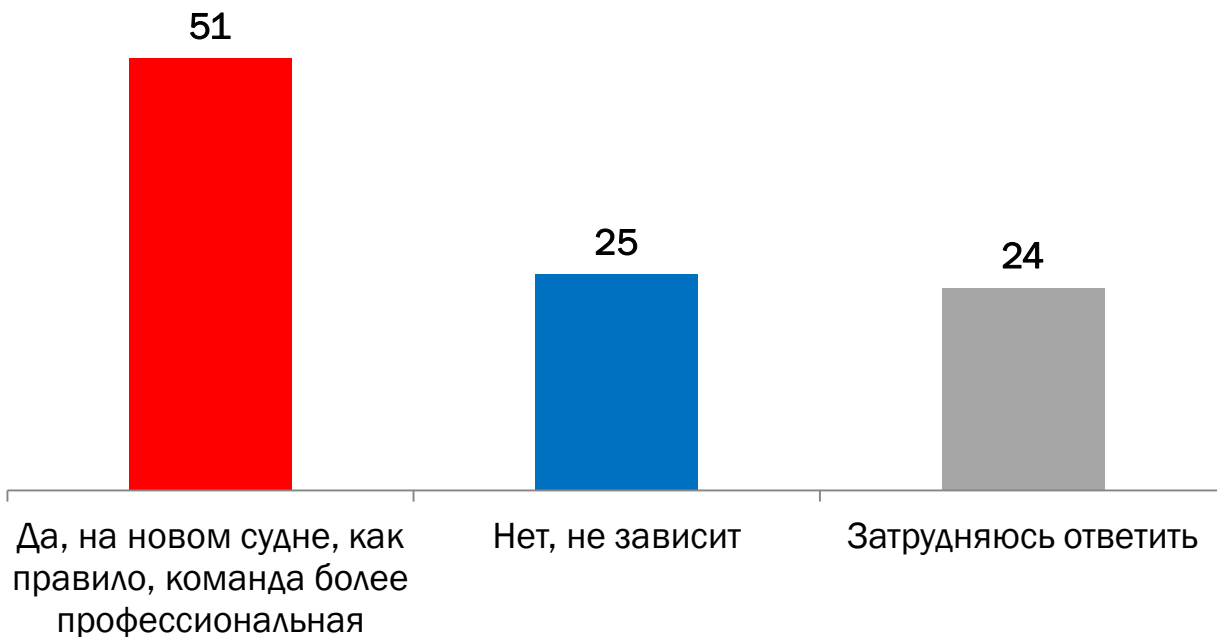
Никто из опрошенных капитанов не отметил, что нужно ставить новое оборудование на старые суда.

Даже среди тех, кто «хорошо» или «очень хорошо» оценивают состояние судна, 90% выступают за новые суда.

Основной запрос - замена флота, а не его модернизация.

ЧЕЛОВЕЧЕСКОЕ ИЗМЕРЕНИЕ

График 7. Зависит ли от состояния судна профессионализм команды?
(% от всех опрошенных)



Современные суда комфортабельнее, на них лучше работает связь и интернет, лучше обустроены бытовые удобства и капитанские рубки.

Зарплата на американских крупнотоннажных судах примерно в 4 раза больше, чем на российских.

Текущее состояние рыболовного флота – недостаток кадров на рынке труда.

«Наш отечественный кадровый состав – это очень и очень слабые работники. Если ты не пьешь и если ты знаешь английский язык, то тебе дорога в иностранные компании». (Бизнес)

Возраст судна влияет на выбор места работы высокопрофессиональных рыбаков.

Повышение эффективности работы позволило бы поднять доходы отечественных рыбаков, сделать отрасль более привлекательной с точки зрения трудоустройства.



Основные риски состоят в критическом падении конкурентоспособности отечественного рыбохозяйственного комплекса.

1. Истощение ресурса флота

Снижение производственного потенциала флота - российским рыбакам не на чем будет выходить в море.

«В случае резкого выбытия большого количества судов, флота, специализированного для промысла рыбы в российских морях, где есть ледовая обстановка, мы на мировом рынке не найдем». (Бизнес)

2. Утрата рынка

По меркам рыболовных отраслей других стран российское рыболовство низкомаржинально.

«С одной тонны минтая можно получить \$1200, - поясняет директор исследовательской компании. - Но если у американского корабля \$900 прибыль и \$300 затраты, то у российского - \$300 и \$900 соответственно».

(Межотраслевой эксперт)

При падении относительной эффективности рыбодобычи, Россия, возможно, будет терять позиции на мировых рынках.

3. Кадровый дефицит

Опасно, дешево и некомфортно - достаточный набор аргументов, чтобы потенциальный соискатель не рассматривал работу на рыболовном флоте как предпочтительную.

«После трагедии траулера “Дальний Восток” у нас на отходе крупного судна списались 15 молодых матросов, а отсутствие молодежи в свою очередь ведет к тому, что у нас просто некому будет в море работать». (Бизнес)

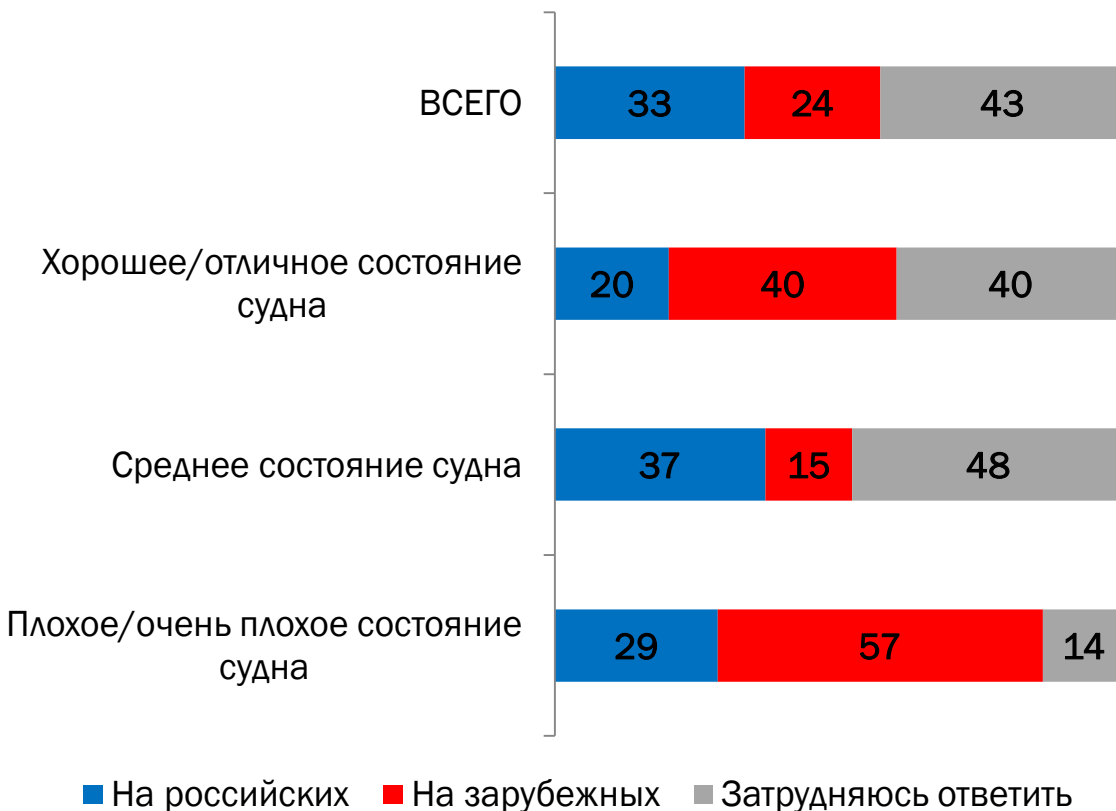
4. Риск снижения безопасности мореплавания

- Сокращающаяся безопасность мореплавания из-за устаревания флота.
- Возможный рост риска трагических аварий.

«Мореходное состояние судов не является причиной аварий, чаще виноват человеческий фактор, например, как в случае с траулером “Дальний Восток” – жадность. Однако жадность имеет основания и в техническом состоянии флота. Желая увеличить добычу и разместить дополнительное оборудование, рыбаки идут на ухищрения». (Бизнес)

ГДЕ СТРОИТЬ ФЛОТ?

График 8. На каких верфях лучше строить суда, на российских или зарубежных? (% от всех опрошенных)



Современное рыболовное судно - это фактически конструктор, собранный из частей, изготовленных в разных странах.

Ведущие мировые производители оборудования для рыболовного флота готовы работать в России.

Российские верфи готовы строить суда серийно.

«Серия из пяти кораблей способна снизить стоимость одного корабля более чем в полтора раза».
(Бизнес).

В среде рыбаков есть ожидание, что строить суда надо на российских верфях, но есть и некоторый скепсис по отношению к ним.

Стратегия глубокой модернизации

Модернизация перерабатывающих мощностей поддержит конкурентоспособный уровень рыбопромышленности, но износ металла и корпусов кораблей позволит ей работать не более 5-10 лет. *«Большая часть технологических решений, которые на сегодняшний момент изобретены в переработке рыбы уже не могут быть интегрированы в устаревшие проекты рыболовных судов, 25 - 30 -летней давности».* (Бизнес)

Стратегия замены путем покупки готовых судов

Одним из ключевых способов поддержания флота является покупка компаниями судов за рубежом. Однако такого рода обновление не приносит омоложения флота.

«С одной стороны, мы фактически обслуживаем чужую ренту вместо развития своего судостроения. С другой стороны, продаются уже изрядно послужившие суда, которые никак не решают проблемы старения отечественного флота». (Чиновник)

Стратегия замены путем покупки готовых судов

Стратегия строительства новых судов распадается на две линии: строительство за рубежом и в России. Строить на зарубежных верфях удобнее. Однако с государственным курсом на “новую модернизацию” нужно повышать спрос на российские суда. Решить эту задачу без создания новых стимулов для бизнеса экспертам не представляется возможным.

«Сами рыбаки строить новый флот не будут. Нужно чтобы государство, с одной стороны, подтолкнуло, а с другой - создало стимулы». (Бизнес)



ВЫВОДЫ

Рыбачье сообщество: запрос на замену флота

Капитаны хотят работать на более производительных, безопасных, комфортабельных и удобных судах, чем суда 1980-х годов постройки, которые использует российский рыбопромышленный комплекс сегодня.

Профессиональное сообщество: угрожающее мореходное состояние рыболовного флота

Если не строить новые корабли, через 5 - 10 лет Россия может остаться без своего рыболовного флота.

Российский рыбопромысловый флот недостаточно конкурентоспособен, без замены кораблей будет терять конкурентоспособность

Производительность на российских судах в несколько раз меньше, чем на современных иностранных. → Ниже вылов, чем на иностранных судах.
→ Дефицит квалифицированных кадров.

Глубокая модернизация судов далее невозможна

Большинство используемых судов невозможно оснастить всем необходимым оборудованием.

Замена флота невозможна только силами рыбопромышленников

Без создания прямых и не прямых стимулов и компенсационных механизмов для рыбопромышленников и судостроителей обновление флота невозможно.



СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!

ВСЕРОССИЙСКИЙ ЦЕНТР ИЗУЧЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО МНЕНИЯ
119072, МОСКВА, БОЛОТНАЯ НАБЕРЕЖНАЯ, ДОМ 7, СТРОЕНИЕ 1
ТЕЛЕФОН/ФАКС: (495) 748-08-07, САЙТ: WWW.WCIOM.RU