

Без квоты нет флота

No Quota, No Fleet

Государство выделило дополнительные квоты на вылов 14 тысяч тонн рыбы архангельским предприятиям, инвестирующим в строительство новых рыбопромысловых судов на отечественных верфях. По мнению Минпромторга и Росрыболовства, это должно поддержать развитие российского гражданского судостроения.

The Arkhangelsk-based businesses with commitment to place orders for new trawlers with domestic shipyards, will be granted by the government an extra, 14 thousand ton fishing quota. According to the Ministry of Industry and Trade, and the Federal Agency for Fishery, the extra quotas are designed to foster Russia's civil shipbuilding industry.

Под килем

Федеральное правительство выделяет «квоты под киль» рыбопромышленным компаниям Севера и Дальнего Востока по принципу «квоты в обмен на инвестиции». В целом такие квоты формируют около 20% всего разрешенного улова – более 500 тысяч тонн рыбы в год.

Построить судно на российской верфи сегодня может позволить себе только богатая компания. Лишь двум архангельским предприятиям, инвестирующим средства в строительство новых траулеров, были выделены дополнительные квоты на вылов трески и пикши в Северном рыбохозяйственном бассейне. Это АО «Архангельский траловый флот» и ООО «Глобус». Они смогут дополнительно выловить 12 и 2 тысячи тонн рыбы соответственно. Взамен компании обязуются построить пять новых судов, общая сумма инвестиционных контрактов составит около 10,8 миллиардов рублей (153 миллиона евро).

АТФ построит четыре крупнотоннажных траулера-процессора на Выборгском судостроительном заводе по проекту ST-118L, разработанному норвежскими конструкторами из Skipsteknisk AS. Длина траулера – 86 метров, ширина – 17 метров, усиление корпуса – по классу Ice3. Энергоэффективность судна обусловлена снижением расхода топлива при работе главного двигателя, а также использованием горячих выхлопных газов для выработки пара, необходимого для функционирования рыбоперерабатывающей фабрики. Фабрика норвежского производства на борту судна сможет выпускать различные морепродукты и полуфабрикаты, в частности, до 110 тонн свежемороженого рыбного филе в день. Отходы от разделки рыбы после переработки станут рыбной мукой и рыбьим жиром.

Компания «Глобус» заключила контракт на строительство одного ярусолова-процессора на судостроительном заводе «Северная верфь» в Санкт-Петербурге. Проект разработан инженерами норвежской Marin Teknikk AS. Корабль водоизмещением более двух тысяч тонн будет иметь длину 58,6 метров и ширину 13 метров. Ярусолов-процессор – это судно для лова рыбы с автоматизированными линиями установки и выборки ярусов, с норвежским оборудованием для глубокой и безотходной переработки и хранения улова.

Оба предприятия смогут воспользоваться дополнительными квотами лишь спустя год после ввода судов в эксплуатацию. «Архангельский траловый флот» намерен получить первый траулер в 2019 году, а «Глобус» – в 2020-м; соответственно, квоты они получат с 2020-го и 2021-го.

Квоты выделены на длительный срок – пятнадцать лет. Для кредиторов строительства важно, чтобы заемщик в перспективе устойчиво получал прибыль, и гарантией этого являются государственные квоты, действительные в течение длительного времени. Оба предприятия должны будут каждый год доказывать, что вылавливают дополнительные объемы трески и пикши исключительно с помощью новых, отечественных судов.

Местное решение

В конце 1990-х годов власти Архангельской области уже пытались решить проблему обновления рыболовного флота Поморья. Для этого они запустили проект серийного строительства небольших траулеров на судоремонтном заводе «Звездочка» в Северодвинске. Была создана региональная программа развития гражданского судостроения и учреждена компания «Грумант-флот». По ее заказу украинское конструкторское бюро «Шхуна» разработало проект среднего морозильного траулера 50010. Корабль имел длину 38,5 метров, водоизмещение 911 тонн, экипаж составлял двадцать человек.

Всего на «Звездочке» планировалось построить серию из двадцати подобных судов. Норвежское правительство под гарантии архангельского губернатора открыло кредитную линию в размере 145 миллионов норвежских крон. Все корпусные, трубопроводные и кабельные работы выполняла «Звездочка». А монтаж новейшего навигационного, промышленного, рыбоперерабатывающего оборудования и отделку – норвежская судовой верфь Kvaerner Kimek. Первые два судна проекта 50010, «Ягры» и «Архангельск», были спущены на воду в 1998 и 2001 годах.

Казалось, решение проблемы найдено: теперь поморские рыбаки смогут обновить флот, а «Звездочка» получит десятки заказов. Но в начале нулевых с введением в России рыбных аукционов этот многообещающий и продуманный региональный проект был фактически сорван. Приняв решение о выводе квот на вылов рыбы на аукционы, правительство РФ отменило госгарантии обеспечения строительства новых промысловых судов квотами. В итоге рыболовецкие колхозы Поморья смогли купить на указанных аукционах лишь небольшие доли квот, утратив права на вылов рыбы по так называемому историческому принципу (когда квоты доставались только проверенным временем рыбопромышленным компаниям).

По словам рыбаков Поморья, при квоте на вылов трески и пикши менее 2,5 тысяч тонн в год рыбацкий бизнес становится нерентабельным. Судно вылавливает такой объем за пару месяцев, а все оставшееся время находится в вынужденном

Федеральное правительство выделяет «квоты под киль» рыбопромышленным компаниям Севера и Дальнего Востока по принципу «квоты в обмен на инвестиции»

The extra fishing quotas are the “quotas under the keel”. Promised by the federal government to the fisheries operating in the North and in the Far East, they are in exchange for the commitment to invest in ships



SOZVEZDYE #28

стратегия
strategy

Текст: Иван Мосеев
Text: Ivan Moseev

11



Новые траулеры построят на Выборгском судостроительном заводе
New trawlers will be built at Vyborg Shipyard

простое. В таких условиях рыбаки Поморья, разумеется, уже не имели возможности заказывать на родной «Звездочке» новые суда.

Поэтому третий построенный на «Звездочке» и почти готовый траулер «Койда-2» был передан покупателю лишь спустя двенадцать лет. По данным владельца траулера (рыболовецкого колхоза «Освобождение» из Мезенского района Архангельской области), стоимость постройки судна (без учета стоимости норвежской рыбоперерабатывающей фабрики) составила около 7,5 миллионов долларов. Еще один траулер региональной серии проекта 50010 был готов на 47%, но заказчик отказался от его достройки. Таким образом, за полтора десятка лет вместо большой серии траулеров на «Звездочке» было построено, и то не полностью, лишь четыре судна. Таков итог реализации схемы вывода квот на аукционы.

Нужна серийность

В 2004 году этот механизм был признан ошибочным. Полученные на аукционах деньги не попадали в судостроение, а квоты часто превращались в спекулятивный товар. Нередко их приобретали компании, обладавшие крупными капиталами, но не имевшие ни истории, ни опыта, ни желания заниматься рыболовецким бизнесом и тем более – строить новые суда на российских заводах.

Квоты распределили между действующими промышленными компаниями на пять лет, а с 2008 года – на десять. Однако отмена аукционов не привела к восстановлению реального исторического принципа, так как квоты были закреплены уже не за старейшими предприятиями рыбной отрасли, а за теми, кто приобрел их в ходе рыбных аукционов. Для сравнения, в лидирующих рыболовецких странах в списки компаний, на которые распространяется исторический принцип, входят

лишь те, кто занимается рыболовством десятилетиями и даже столетиями. В Архангельской области таковыми могут считаться только «Архангельский траловый флот» и старейшие рыболовецкие колхозы.

Сегодня предприятия, лишившиеся необходимого объема квот на вылов трески и пикши, а следовательно, и достаточной прибыли, вынуждены покупать суда за рубежом. Строить в России для большинства из них слишком дорого. Стоимость покупки оснащенного современным оборудованием качественного зарубежного траулера обходится на 15–20% ниже, чем цена аналогичного судна, построенного на любой из отечественных верфей.

Одна из причин высоких цен в российском судостроении – это импортные комплектующие. В стране нет производителей рыбоперерабатывающего, навигационного оборудования и комплектующих, которые по качеству, цене и срокам изготовления конкурировали бы на равных с импортными аналогами. В коммерческом судостроении объем импорта сегодня составляет до 70% от общей стоимости проекта. По сути, в России без нареканий к качеству и цене пока могут строить только корпуса, и эту тенденцию надо менять.

Выделение инвестиционных «квот под киль» – еще не испытанный на практике вариант поддержки отечественного судостроения. В данном случае в качестве стимула для размещения заказов на российских верфях используются не бюджетные вливания, а дополнительные квоты на вылов рыбы. Это во многом вынужденная мера, так как гражданское судостроение в России находится в упадке. Более 2700 судов российского гражданского флота эксплуатируются уже около сорока лет, а износ рыболовецких судов приближается к 80%.

Недостатком отечественной схемы «квоты под киль» является то, что при ее реализации, увы,

не создаются устойчивые условия для серийности производства рыболовецких траулеров в России. Заказывать российские суда могут только немногочисленные крупные компании, а остальные не в состоянии в этом участвовать. Для стимулирования устойчивого серийного производства недостаточно заказов от одних лишь крупных компаний. Но именно серийность является залогом развития судостроения, что прекрасно видно на примере китайских, корейских и многих других зарубежных верфей.

Дело принципа

Еще один минус данной схемы заключается в том, что «квоты под киль» наносят удар по остальным квотополучателям, многие из которых играют важную роль в экономике приморских регионов. Про эту деталь почему-то предпочитают не вспоминать, но понятно, что если кому-то государство выделяет дополнительные квоты, значит, у кого-то оно их забирает. Два предприятия Архангельской области получают дополнительные квоты и смогут построить суда на отечественных верфях. А остальные поморские рыбопромышленные предприятия при перераспределении квот лишатся части своих долей. В первую очередь в зоне риска оказываются старейшие рыболовецкие колхозы.

Надо отметить, что когда-то колхозы отлично справлялись с обновлением своего флота и без государственных инвестиций. Начиная с 20-х годов XX века рыбколхозы Поморья строили суда исключительно за счет собственной прибыли. Дело в том, что государство в то время еще не ограничивало квотированием право поморских рыбаков на вылов рыбы, поэтому данная отрасль была сверхприбыльной. За счет средств, полученных от вылова и реализации трески и пикши, колхозы содержали и развивали всю инфраструктуру поморских прибрежных поселений. Не только строили траулеры, но и возводили школы, детсады, клубы, причалы, дороги и аэродромы, которые эксплуатируются до сих пор.

Удастся ли рыбакам Архангельской области вернуть или хотя бы сохранить за собой историческое право на вылов рыбы в обозримом будущем? Для этого должен измениться принцип распределения квот. В условиях рынка перспективной могла бы стать так называемая «олимпийская» система выделения квот. Это прямая конкуренция, в которой победителями становятся сильнейшие. При такой системе все, кто имеет суда, ловят столько рыбы, сколько могут – в пределах определенного общего объема. Как только этот объем выловлен, все суда прекращают работу, и максимум прибыли получают те, кто наловил больше.

Сегодня Минсельхоз и Федеральная антимонопольная служба рассматривают вариант возврата аукционов, возможно, в сочетании с новой системой квотирования. Обращает на себя внимание идея дальневосточных рыбаков делить квоты на четыре части: 50% – исторический принцип, 30% – «олимпийская» система, 10% – квоты для переработчиков и 10% – «квоты под киль». Для Северного рыбохозяйственного бассейна процентное соотношение может быть другим, но предложение заслуживает того, чтобы к нему прислушались.

У России остается все меньше времени для того, чтобы сохранить гражданское судостроение. Государство определило главный механизм воздействия на рыбохозяйственный комплекс и развитие судостроения – квоты на вылов. Это самое ценное, что есть в отрасли. Принцип распределения квот стал важнейшим вопросом не только для российских рыбаков, но и для судостроителей.



АТФ построит четыре крупнотоннажных траулера-процессора на Выборгском судостроительном заводе по проекту ST-118L, разработанному норвежскими конструкторами из Skipsteknisk AS
Arkhangelsk Trawl Fleet is going to place four orders with Vyborg Shipyard for four factory trawlers of ST-118L design, developed by Norway's Skipsteknisk AS

«Звездочка» была готова решить проблему обновления флота
Zvyozdochka was ready to solve the fleet-updating problem

Pinned to the keel

The extra fishing quotas are the “quotas under the keel”. Promised by the federal government to the fisheries operating in the North and in the Far East, they are in exchange for the commitment to invest in ships. In the total annual authorized catch, these quotas account for about 500 thousand tons of fish.

A new trawler is a luxury many fisheries can't afford. Only two Arkhangelsk-based fishing businesses have been granted the extra fishing quotas – Arkhangelsk Trawl Fleet and Globus – for 12 thousand tons of cod and 2 thousand tons of haddock inhabiting the waters of the Northern Fishery Basin. In return, Arkhangelsk Trawl Fleet and Globus have committed to construct five new ships sharing an investment of some RUR 10.8 bln (EUR 153 mln).

Arkhangelsk Trawl Fleet is going to place four orders with Vyborg Shipyard for four factory trawlers of ST-118L design, developed by Norway's Skipsteknisk AS. Each of them would be 86 m long, 17 m wide, and have Ice3 hull reinforcement. With the low-consump-

Фото: Выборгский судостроительный завод; архив «Созвездия»
 Photo: Vyborg Shipyard; Sozvezdye archive



В цехах Выборгского судостроительного завода
In the workshops of Vyborg Shipyard

tion main engine and the facility to convert hot exhaust air into steam for the fish processing facilities, these trawlers will be highly energy efficient. Their onboard factories of the Norwegian design will be producing a variety of seafood and semi-finished products, boasting a daily capacity of 110 tons of frozen fish fillet and converting fish processing wastes into fish flour and fish oil.

Globus, on its part, has entered into a contract with the Northern Shipyard (in Saint Petersburg) for the construction of one factory longliner. Its design developed by Norway's Marin Teknisk AS, it would have the displacement of 2000+ tons, the length of 58.6 m, and the breadth of 13 m. This design is an automated bottom longliner with onboard facilities for advanced, zero-waste fish processing and storage.

Arkhangelsk Trawl Fleet and Globus will not be able to make use of their extra fishing quotas until one year after the commissioning of the newly built ships. Given that Arkhangelsk Trawl Fleet expects to have its first trawler completed in 2019 and Globus in 2020, their entitlement to the quotas will arise in 2020 and 2021, respectively.

The quotas are long-term, awarded for a 15-year period. It is essential for creditors to know that their borrowers will be making steady profit, so in this sense these long-term government quotas come as a security. Every year, Arkhangelsk Trawl Fleet and Globus will have to produce evidence of the fact that their extra catches of cod and haddock come from by their new, domestically built trawlers.

Local solution

In the late 1990s, Arkhangelsk authorities attempted to deal with the challenges of updating the local, Pomor fishing fleet using their own resources. They commissioned Severodvinsk-based Zvyozdochka to produce a series of smaller trawlers. Also, a dedicated regional program was launched to support the local civil shipbuilding, followed by the establishment of Grumant-

Flot – the company that acted as an ordering customer for medium freezing trawler project 50010, developed by Ukraine's Schooner Design Bureau. That project was a 38.5 m long, 911-ton displacement, 20-member crew trawler.

Zvyozdochka was supposed to build a total of twenty ships of 50010 project. Against security from Arkhangelsk Governor, the Norwegian government set up a credit facility of NOK 145 mln. The hull works, pipelines, and cable laying were the responsibility of Zvyozdochka, whereas the navigational and fish processing facilities, and the finishing were to be installed and completed by the Norwegian shipyard Kvaerner Kimek. The first two 50010 designs – the Yagry and the Arkhangelsk – were launched in 1998 and 2001.

The solution seemed to have been found: it promised the Pomor fishing crews an updated fleet and Zvyozdochka dozens of new orders. But, with the introduction in Russia in the early 2000s of the fishing auctions, this highly promising and carefully considered solution had to be suspended. By putting the fishing quotas up for auction, the Russian government cancelled its sovereign guarantee to support the quota-based construction of new fishing trawlers. As a result, the Pomorland's fisheries ended up with just a bunch of tiny quotas and had lost their right to quota allocation according to the historical principle (when quotes used to be allocated only to time-tested fishing companies).

According to the Pomor fishing crews, an annual quota of less than 2.5 thousand tons of cod and haddock had rendered them profitless. Those 2.5 thousand tons took just a couple of weeks to catch, forcing the crews to stay idle during the rest of the months. In that situation, there was no chance that the Pomor fisheries could buy more trawlers from their dearly beloved Zvyozdochka.

Consequently, the third trawler of 50010 project – the Koida-2 – was handed over by Zvyozdochka to its

buyer only twelve years after it was built, in “almost ready” condition. Its owner (Osvobozhdeniye Fishery, based in Mezen District, Arkhangelsk Oblast) claims that its cost (exclusive of the Norwegian fish processing plant) amounted approximately to USD 7.5 million. A fourth 50010 design trawler was completed 47% before its customer terminated the contract for its construction. Eventually, Zvyozdochka had managed to build, over the period of fifteen years, just four trawlers out of twenty, of which completed were only three. That's what putting quotas up for auction has led to.

Serial manufacturing needed

In 2004, the auction-based quota allocation was claimed a mistake. While the money from the auctions never actually reached the shipbuilding sector, and quotas themselves became what could easily be speculated on. They would often be bought by prosperous companies with neither history of, nor experience in fishing business. Zero was also their intention to start this experience or place orders with the Russian shipyards for new ships.

Even though the quotas were eventually distributed among the then existing fisheries – initially for a 5-year period and then, since 2008, for a 10-year one, the abolishment of the auctions did not restore the original, historical principle, as the fishing quotas had by that time “attached” to the winners of the auctions, not to the industry's oldest players. To put that into perspective, the world's leading fishing nations' fisheries that do meet the criteria of the historical principle are only those that have been in the industry for decades, even centuries. In Arkhangelsk Oblast, such fisheries include Arkhangelsk Trawl Fleet and a few long-standing collective fisheries.

Left without sufficient quotas for cod and haddock and, consequently, ample profit, the present-day fisheries are forced to buy ships from abroad. For many of them building trawlers from scratch in Russia is too costly. A trawler with advanced onboard facilities by an overseas manufacturer costs 15% to 20% cheaper than its Russian counterpart.

What contributes to the Russian ships' costliness is imported components. There are no manufacturers of fish processing or navigational systems in Russia that are able to offer competitive quality, price, and delivery term. In the cost breakdown of a Russian commercial shipbuilding project, the share of imported items can be as high as 70%. In fact, excellent value for money on the Russian shipbuilding market is only hulls, a trend that should be changed.

As a means to support the domestic shipbuilding sector, the extra fishing “quotas under the keel” are yet to be tested. A substitute for budgetary allocations, they are meant to encourage Russian customers to place orders with the Russian shipyards and are seen largely as a desperate measure to keep Russia's collapsing civil shipbuilding sector afloat as it is ageing: more than 2,700 ships are now older than forty with wear as high as 80%.

The domestic “quotas under the keel” scheme is not without flaws: it is unlikely to lead to an environment conducive to any serial manufacturing in Russia of the fishing trawlers. The newly built Russian trawlers will only be affordable for a small bunch of bigger companies, whose orders will be too few to make serial manufacturing more or less sustainable. As was convincingly demonstrated by the shipyards in China, Korea, and several other countries, it is the serial nature of manufacturing that is the basic premise for growth.

Matter of principle

Another drawback of the quotas-in-exchange-for-keel scheme is that it will take a toll on all of the potential quota recipients that do play a major role in the economies of coastal regions. For some reason, this



«Ягры» – первый траулер проекта 50010
Yagry is the first trawler of 50010 design

drawback tends to be overlooked, but it is more than clear that by giving extra quotas to some the government would have to take them away from others. Only two Arkhangelsk-based companies will be given the extra quotas and will build new trawlers using the domestic shipyards, whereas the rest of the local fisheries are bound to lose their share of the quotas after their reallocation. At risk are, in the first place, the area's oldest fisheries.

Noteworthy is the fact that there was a time when the Pomor collective fisheries were fine updating their fleets without any support from the government. Starting from the 1920s, they would build ships exclusively out of their profits. With no government-imposed fishing quotas, the Pomor fishing crews were free to catch as much fish as they could, maintaining a highly lucrative trade. The proceeds from cod and haddock sales would be used by the collective fisheries to promote the coastal communities' infrastructures. Not only would their profit go into construction of new trawlers, but also into schools, kindergartens, community centres, berthing lines, roads, and airfields that are still in use today.

Do the fishing crews in Arkhangelsk stand a chance of enjoying or, at least, being restored to their historical right to catch fish in the foreseeable future? For them to have this chance, the very principle of quota allocation should be changed. In conditions of a free market, the change should be towards the so-called “Olympic” quota allocation system, which implies direct competition and the strongest-wins principle. Under the “Olympic” system, all fishing trawler owners are free to catch as much fish as is allowed by the prescribed shared limit. They are required to stop fishing as soon as their catch reaches this limit. Whoever gets the biggest catch gets the maximum of profit.

The Russian Ministry of Agriculture and the Federal Antimonopoly Service are looking into going back to auctions as an add-on to the newly proposed quota allocation system. It is worthy to note here the principle suggested by the Far Eastern fisheries that divides all quotas into four categories: historical (50%), “Olympic” (30%), processing (10%), and “quotas under the keel” (10%). This percentage breakdown would, of course, look different for the Northern Fishery Basin, but it goes without saying that the suggested principle is well worth considering.

The time is running out for Russia to revive its civil shipbuilding industry. The government sees fishing quotas as its main tool to leverage progress in the fishing industry and in shipbuilding. The quotas are what fisheries cherish most, so the principle of their allocation is high on their and the agenda of the Russian shipyards.