

Возможные пути строительства рыбопромыслового флота в интересах экономики приморского региона

© 2015 г. Т.В. Турчанинова*

В статье автор рассматривает возможность развития рыбопромыслового флота, осуществляющего вылов морских биологических ресурсов в интересах приморского региона. Социально-экономическое развитие любого региона, как правило, опирается на использование собственного потенциала, а этот потенциал базируется на наличии развитой промышленности, инфраструктуры использования природных ресурсов и трудового потенциала. При этом приморский регион заинтересован в интенсивности развития морехозяйственной деятельности как одного из факторов потенциала. Автор анализирует проблемы обновления рыбодобывающего флота на примере Мурманской области, обращает внимание на отечественную судостроительную отрасль, которая в настоящее время не может обеспечить конкурентоспособность собственной продукции. Изучая опыт развития судостроительной промышленности в Советском Союзе и за рубежом, автор предлагает увязать возможность строительства рыбопромысловых судов на отечественных верфях с соблюдением экономических интересов приморского региона. Для этого необходимо внести изменения в существующие правила наделения квотными ресурсами рыбопромыслового судна с целью обеспечения экономической взаимосвязи судна с приморским регионом. По мнению автора, региональные власти заинтересованы в стабильном развитии собственных субъектов рынка, которые обеспечивают занятость и налоговые поступления, поэтому обновление рыбопромыслового флота и дальнейшая его эксплуатация должна осуществляться в интересах развития региона.

Ключевые слова: региональное развитие, морехозяйственная деятельность, рыбопромысловый флот, судостроение, приморский регион, экономика.

В настоящее время в рамках развития национальной экономики ведется поиск сочетания интересов регионального развития и развития страны в целом. Происходит переосмысление сочетания централизации и децентрализации между центром и регионом. Данная тенденция будет сохраняться и поэтому важно предложить механизм, позволяющий использовать потенциал региона для его социально-экономического развития. Причем следует понимать, что ответственным за это должна быть региональная власть. Регионы России различны по своим размерам, климатическим условиям и географическим местоположениям, но каждый из них имеет свой потенциал, который необходимо использовать для регионального и национального развития. И все же некоторые регионы имеют специфические, схожие условия хозяйствования, например, двадцать регионов России являются приморскими и они свою экономику приморского типа формируют с учетом морехозяйственной деятельности. Основой для морехо-

зяйственной деятельности является флот различных назначений. Рамки научной статьи не позволяют проанализировать состояние и тенденции всех направлений деятельности флота, поэтому остановимся на проблемах обновления рыбодобывающего флота на примере одного региона – Мурманской области.

В настоящее время в Мурманской области рыболовством, рыбоводством, переработкой и консервированием рыбо- и морепродуктов занимается 141 организация, среднесписочная численность работников – 7,5 тыс. человек. Рыбодобывающий флот включает в себя 219 морских судов, из которых 12 – крупных судов, 14 – больших, 125 – средних и 98 – малых. Средний возраст добывающих судов Мурманской области 25,4 года, что моложе норвежского – на 2 года, датского – на 4 года и старше исландского – на 3 года, британского – на 5 лет и это в среднем на уровне стран ЕС. Однако по многим объективным критериям он требует замены [1].

Из года в год ведутся дискуссии о необходимости обновления рыбопромыслового флота России. Руководство Федерального агентства по рыболовству (ФАР) неоднократно заявляло, что рыболовный флот морально и физически устарел и является экономически неэффективным. Потребности российских рыбаков в новых судах велики, только для дальневосточного рыбохозяйственного бассейна, самого большого в Российской Федерации, до 2020 г.

* Турчанинова Т.В. – канд. экон. наук, доц., доцент каф. управления социально-экономическими системами. Мурманский государственный технический университет (МГТУ). 183010, г. Мурманск, ул. Спортивная, 13, Россия. tatyana_0401@mail.ru.

необходимо построить 562 судна [2]. Если этого не произойдет, Россия не сможет осваивать ресурсы даже в своей экономической зоне, не говоря уже о Мировом океане. С этим утверждением руководителя Федерального агентства по рыболовству трудно не согласиться – рыбопромысловый флот нужно строить новый, современный, экономически эффективный. Этой проблемой озадачен не только руководитель Росрыболовства, правительство приморского региона, но и каждый руководитель рыбодобывающего предприятия. Самое важное, что разногласий по этому вопросу у заинтересованных сторон нет, кроме лишь того, где строить суда, на каких условиях и как в последующем обеспечить эффективную работу построенного судна. Совершенно очевидно, что строить рыбопромысловое судно возможно, если на него выделяется целенаправленно квотные ресурсы. Отсюда и появилось понятие «квота под киль». Но никто в настоящее время не может предложить механизм, учитывающий интересы страны, региона, отечественной промышленности и интересы рыбопромыслового флота (маленького или большого). Есть мнение, что эта квота должна быть выделена централизованным порядком для судовладельцев, или квота должна быть заблокирована с интересами отечественных судостроителей, с целью размещения заказов на отечественных судостроительных предприятиях. По данному вопросу в настоящее время разгорается ожесточенная полемика сторонников различных мнений, так как старый порядок, установленный на 10 лет, заканчивается в 2017 г. и приближается срок принятия решения со стороны государства о новом порядке распределения квотных ресурсов. Безусловно установленный порядок наделения квотными ресурсами в некоторой степени устраивает судовладельцев-рыбопромысловиков и по всей вероятности они хотели бы его сохранить. [4, 5] Общее количество рыбодобывающих предприятий в стране в 2012 г. составляло 1500 ед., что по сравнению с дореформенным 1992 г. больше в 9 раз. Они владеют 2 419 единицами рыбопромыслового флота, что в среднем составляет 1,6 судна на организацию и квотой на одно судно примерно 1,6 тыс. т. Если говорить о Северном рыбопромысловом бассейне, то океанским промыслом здесь занимаются 170 компаний. Из них 82 компании обладают квотами на вылов донных видов рыб (самых валютоёмких) и 37 пелагических видов рыб [6]. Согласно аналитическим данным на Северном рыбопромысловом бассейне 46 рыбодобывающих организаций (56,1 % от общего количества) имеют промышленные квоты донных рыб около 2000 т, что явно недостаточно для обладания устойчивым финансовым состоянием при получении кредитных линий в зарубежных банках для строительства нового среднетоннажного сейнера-траулера. Распыление квотных ресурсов по всем компаниям тормозит процесс обновления флота. Российские банки не выдают «длинных» денег под выгодные проценты по причине отсутствия подобной кредитной политики со стороны ЦБ России. Для

решения данной проблемы предполагается создание финансового механизма финансирования нового судостроения через Морскую лизинговую компанию, которую создадут Россельхозбанк, ОАО «ВЭБ-Лизинг», Объединенная судостроительная корпорация и др. Но напомним, что в свое время колхоз «Ударник-2» Мурманской области спроектировал, построил на Астраханской судовой верфи за счет кредитов «Агролизинга» два рыболовных траулера «Звезда Рыбака» и «Звезда Удачи», которые до настоящего времени не наделены квотами на вылов донных пород рыб и в результате этого суда стоят у причальной стенки. По нашему мнению, основные сторонники лизинговой схемы это «лобби» от ОАО «Объединенная судостроительная корпорация», однако судостроители не могут предложить ничего достойного для отечественных рыбаков, хотя в будущем ситуация должна измениться [7, 8].

В последние годы наметились тенденции преодоления системного кризиса в судостроительной промышленности благодаря государственной поддержке. В 2007 г. было создано открытое акционерное общество «Объединенная судостроительная корпорация» (ОАО «ОСК») с тремя дочерними акционерными обществами: «Западный центр судостроения и судоремонта» (г. Северодвинск), «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта» (г. Владивосток). Была принята и утверждена приказом Минпромэнерго России от 6 сентября 2007 г. № 354 «Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2020 г. и дальнейшую перспективу», которая с самого принятия, по мнению некоторых экспертов, нуждалась в корректировке, а так же Федеральная целевая программа «Развитие гражданской морской техники на 2009–2016 годы». За время работы ОАО «ОСК» серьезных изменений в техническом состоянии судостроительных предприятий не произошло, кроме загрузки судостроительных предприятий, в связи с приостановкой действия на три года Федерального закона о государственном оборонном заказе № 213-ФЗ и его изменением, внесенным Федеральным законом № 29-ФЗ от 26.02.1997 г. и № 402-ФЗ от 28.12.2010 г. и определением иного порядка размещения государственного оборонного заказа¹ [9, 10]. По мнению правительственных аналитиков, предусмотренные меры должны были обеспечить конкурентоспособность ведущих центров российского кораблестроения

¹ О государственном оборонном заказе: Федеральный закон от 27.12.1995 г. № 213-ФЗ в ред. Федеральных законов от 06.05.1999 г. № 97-ФЗ, от 02.02.2006 г. № 19-ФЗ, от 01.12.2007 г. № 318-ФЗ, с изм., внесенными Федеральным законом от 26.02.1997 г. № 29-ФЗ, от 28.12.2010 г. № 402-ФЗ – Доступ из справочника правовой системы «Консультант Плюс».

Распоряжение Правительства РФ от 24 декабря 2012 г. № 2514-р об утверждении Государственной программы Российской Федерации «Развитие судостроения на 2013–2030 годы».

и судостроения к 2015 г., поэтому Распоряжением Правительства РФ от 24 декабря 2012 г. № 2514-р была утверждена Государственная программа Российской Федерации «Развитие судостроения на 2013–2030 годы» (далее – Программа развития судостроения). К сожалению, видимо в связи с изменившимися в России обстоятельствами и необходимостью направить средства в другие Программы, Программа развития судостроения утратила силу с 15.04.2014. Тем не менее, с концептуальной точки зрения достижение следующих целевых индикаторов и показателей, обозначенных в данной программе, остается стратегически необходимым:

- количество вновь разработанных технологий – 1070–1180, в том числе соответствующих мировому уровню 390–470; количество патентов и других документов, удовлетворяющих новизну технологических решений – 1120–1280; доля обновленных и новых основных производственных фондов научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро отрасли – 72 %; для инновационных работ гражданской направленности в общем объеме научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ – 32 %;

- рост фондоотдачи промышленного производства судостроительных верфей по отношению к 2011 г. в 1,4 раза;

- увеличение объема выпуска гражданской продукции российского судостроения в денежном выражении по отношению к 2011 г. – в 5,1 раза;

- объем выпуска гражданской продукции российского судостроения – 1,5 млн. т. водоизмещения в период 2026–2030 гг.;

- рост производительности труда (выработки на одного работающего) в гражданской сфере промышленности по отношению к 2011 г. – в 4,5 раза и т.д. [9]. Для выполнения данной программы предусмотрены следующие объемы бюджетных ассигнований: всего по программе – 337 943 585,3 тыс. руб. (в ценах соответствующих лет), в том числе:

- развитие судостроительной науки – 122 999 000,00 тыс. руб.;

- развитие гражданской морской и речной техники – 90 270 000,00 тыс. руб.;

- государственная поддержка – 43 400 500,00 тыс. руб.;

- обеспечение реализации государственной программы – 5 575 000,00 тыс. руб.

- развитие гражданской морской техники – 48 199 085,30 тыс. руб.

Причем данные объемы и источники финансирования должны были уточняться при формировании федерального бюджета на соответствующий период бюджетного планирования. Надеемся, что сложившаяся ситуация с закрытием программы – это лишь временная мера и в будущем эти показатели будут достигнуты.

В настоящее время отечественная судостроительная отрасль не может обеспечить конкурентоспособность собственной продукции по многим состав-

ляющим. По нашему мнению, концептуально неверно формируется подход к стиранию «границ» между военным и гражданским судостроением, использованию объединенных мощностей, а также новых технологий, применяемых в военном судостроении для гражданского судостроения, так как строительство разных по назначению гражданских судов – ледоколов, танкеров, балкеров, рыбопромысловых и т.д. имеет свою специфику. Опыт развития судостроительной промышленности за рубежом и в Советском Союзе свидетельствует именно об этом. Так, например, для Министерства рыбной промышленности и хозяйства СССР суда проектов 333 и 488 строились в Германской демократической республике; большие морозильные рыболовные траулеры (БМРТ) пр. 394, 394А и средние рыболовные траулеры морозильные (СРТМ) пр. 502, 502М; 502МК и др. строились на судостроительных верфях г. Николаева и г. Киева (Украина). В России, по мнению экспертов, определены судостроительные предприятия, способные строить рыболовные суда, к ним относятся: Северную верфь, завод «Янтарь»; Адмиралтейские верфи, Выборгские, Ярославские и Благовещенские верфи, предприятие «Звезда», Амурский и Хабаровский заводы, а также принято решение о строительстве судостроительной верфи в Калининграде. Но для того чтобы строить рыболовные суда этим судостроительным предприятиям необходимо совершить технический и технологический скачок. Примером прорыва в этой области являются китайские судостроители, которые наряду с японцами и корейцами стали лидерами мирового судостроения благодаря тому, что использовали самые современные технологии и добились низкой себестоимости судов-новостроек. Что же мешает российским судостроительным верфям конкурировать с китайскими судостроителями? В российском судостроении применяется стальной лист размером 8 × 2 м, на китайских верфях – 12 × 4 м, благодаря чему у них есть возможность внедрения технологий крупноблочного строительства судов, и при этом трудоемкость работ снижается на 50–60 %. По оценке генерального директора Центрального научно-исследовательского института технологии судостроения Владимира Горбача, удельная трудоемкость изготовления тонны судовых конструкций на отечественных судостроительных верфях составляет 90–100 чел.-ч, а на верфях мира – не более 30–35 чел.-ч [2]. На российских судостроительных верфях используются краны грузоподъемностью 100 т, а на зарубежных, как правило, 500-тонники. На верфях России 20 % себестоимости строительства судна составляют затраты на электроэнергию, используемую в основном для обогрева производственных помещений в холодное время. В странах Азиатско-Тихоокеанского региона круглый год тепло, поэтому электроэнергия расходуется только на сварку металла [9, 10].

В корпусообрабатывающих и сборочно-сварочных цехах российских верфей практически не применяются обработка металла на роботизированных

и автоматизированных обрабатывающих центрах, а также современные автоматизированные технологии организации и управления производством. Одним из немногих исключений является «Балтийский завод», корпусообрабатывающий цех которого – один из самых современных в Европе. Производство оснащено современным оборудованием производства фирм *Gutmann, Famak, IMG, Messer*. Все оборудование, в том числе система транспортировки металла может работать в автоматическом режиме.

Современные автоматизированные технологии позволяют на всех этапах строительства контролировать обеспечение необходимыми ресурсами, своевременно координировать выполнение работ согласно сетевому графику строительства судна. Эффективным инструментом управления являются информационные технологии, с помощью которых проектируются суда, осуществляется организация подготовки производства (раскрой, вырезка, разметка элементов корпуса судна), сборка и сварка заготовленных элементов в секции частей судна, технологическое насыщение корпуса судна механизмами, дельными вещами и т.д.

Благодаря использованию этих технологий в любой момент строительства судна можно уточнить выполнение работ по каждой планово-учетной единице, наличие ресурсов для нее и, что особенно важно, выяснить, как работает каждый работник предприятия, контрагента и субконтрагента. Это дает возможность администрации верфи, производственно-диспетчерскому отделу и другим службам в случае отклонения от сетевого графика или возникновения проблем своевременно принять управленческое решение, позволяющее исправить ситуацию. В этом компоненте российские судостроители серьезно отстают, о чем говорится в принятой Государственной программе Российской Федерации «Развитие судостроения на 2013–2030 годы».

Перед отечественными судостроителями остро стоит проблема сокращения сроков строительства судов. Если не решить эту проблему, то российские верфи не смогут конкурировать с зарубежными. Так, в Южной Корее от момента закладки танкера типа «Афрамакс» (дедвейтом 105–115 тыс. т) до сдачи судна заказчику проходит четыре-пять месяцев, в России строительство на «Адмиралтейских верфях» подобного судна, но вдвое меньшим дедвейтом осуществляется в среднем 19 месяцев. Одной из причин является слабое использование информационных технологий и техническая неразвитость относительно зарубежных судостроительных верфей: на российских верфях почти не применяются технологии лазерной резки и сварки, тонкоструйной плазменной резки, электронно-лучевой сварки, сварки ТВЧ, прецизионные технологии для исключения пригоночных работ, не используются современные материалы и многое другое [9, 11].

В последние годы практически не проводятся исследования в области проектирования и строительства судов. При плановой экономике все отрас-

левые министерства имели в своем составе научно-исследовательские центры и институты судостроения и судоремонта. Сегодня таких центров почти не осталось, а квалификация специалистов оставляет желать лучшего. Даже ведущий исследовательский центр судостроения – Петербургский ФГУП «ЦНИИ им. академика А.Н. Крылова» испытывает «кадровый голод», молодые специалисты там работать не стремятся. В Санкт-Петербурге была принята программа подготовки специалистов для судостроения, но пока она неэффективна: в последние годы Санкт-Петербургская «корабелка» в год выпускает 10–15 инженеров и специалистов судостроения (корпусников).

В России складывается критическая ситуация – скоро будет некому не только строить корабли, но и обучать будущих судостроителей. Отсутствие опытных специалистов при проектировании судна сказывается в целом на развитии отечественного судостроения. Грамотный проектировщик должен хорошо знать специфику проектируемого судна, технические новинки в области создания определенного типа судна, а также экономику проекта в целом и судостроительной верфи в частности. В настоящее время в России нет конкурентоспособных проектных институтов гражданского судостроения.

Рыболовецкие компании всего мира при необходимости разработки проекта, например, рыболовного судна, обращаются в проектные компании Норвегии, которые выполняют проекты рыболовных судов с учетом последних мировых тенденций судостроения. При этом в Норвегии нет своей судостроительной промышленности. Центр мирового судостроения переместился в страны Азии: Корея, Сингапур, Китай и даже Индонезия (эксперты предсказывали это еще 40 лет назад) [12, 13].

В настоящее время рыболовецкие компании предпочитают приобретать в странах Запада суда, уже ранее используемые. Для российских рыбаков эти суда стали «следующим шагом» в техническом развитии по сравнению с судами, спроектированными и построенными в 1960-х гг. Именно благодаря этому возраст рыболовного флота России соответствует возрасту стран ЕС [7].

Проблемой в развитии отечественного судостроения является сокращение номенклатуры выпускаемого в России оборудования, систем управления и другой высокотехнологической электроники для оснащения строящихся судов. В России не производятся экономичные, надежные судовые двигатели, современное траловое и рыбообрабатывающее оборудование, нет современных средств связи. Несмотря на то, что была принята Федеральная целевая программа «Развитие гражданской морской техники на 2009–2016 годы», в ближайшей перспективе эти проблемы вряд ли будут решены. Многие страны мира по-разному решают проблему отсутствия отечественного оборудования: одни покупают необходимое оборудование за рубежом у фирм, производящих самое современное и передовое оборудование; дру-

гие создают условия в своей стране производителям отечественной продукции для освоения выпуска конкурентоспособного отечественного оборудования.

По нашему мнению, до реализации Федеральной целевой программы можно использовать опыт Норвегии, Польши, Китая и других развитых стран. В Польше для поддержки Гданьской судостроительной верфи с согласия ЕС введен упрощенный порядок поставки на судовой верфь механизмов, агрегатов и комплектующих изделий европейского производства, т.е. сняты таможенные барьеры. Подобная практика существует и в Китае, а в Норвегии в начале 1970-х гг. на первоначальном этапе освоения месторождений нефти и газа в Северном море был принят закон, запрещающий норвежским добытчикам углеводородов закупать оборудование для добычи у зарубежных производителей, если аналогичное конкурентоспособное оборудование производят предприятия Норвегии. В течение пяти-шести лет уровень техники, технологии и изделий в Норвегии стал соответствовать мировым стандартам. В настоящее время многие норвежские предприятия являются мировыми лидерами в изготовлении техники для освоения морских месторождений углеводородов. По нашему мнению, эти две нормы могли бы быть применены для создания условий развития отечественного судостроения. Первая – на определенный срок, согласовав это с ВТО, что касается второй – то без структурных изменений в экономике страны реализация подобного решения невозможна. [7, 8]

Многие государства осуществляют целенаправленную политику поддержки отечественных судостроителей путем резервирования перевозок грузов собственными судовладельцами. Эта норма действует в США, Франции, Испании, Китае при перевозке правительственных и военных грузов, нефти, угля, табака, хлопка и пр. Китай никогда не смог бы стать одним из лидеров мирового судостроения, если бы не эффективная государственная поддержка.

Во всем мире основной формой государственной поддержки являются правительственные гарантии кредитов и выплата прямых субсидий производителям. Международными соглашениями в рамках Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), борющейся за равные условия в конкурентной борьбе на рынке судостроительной продукции, приняты единые для всех стран, у которых есть судостроительные предприятия, нормы кредитования (размер кредита – 80 % от цены судна, ставка – 8 % годовых, срок – 10 лет) и государственной финансовой поддержки судостроения. Кроме того, разрешена государственная поддержка судостроения в виде 9 %-ного субсидирования стоимости постройки судна. Однако в борьбе за заказы большинства стран, чтобы поддержать своего судостроителя, нарушают эти соглашения. Так, в Японии судостроительным фирмам выдают кредит под 5 % годовых, в Испании кредиты предоставляются в размере 85 % от стоимости судна, в США – в размере 87,5 % и на срок до 25 лет и т. д.

Правительства Японии и Германии предоставляют национальным верфям субсидии в размере до 30 % для компенсации разницы между затратами верфи и рыночными ценами судов, в Испании субсидии составляют до 19 %, в Китае – до 17 %, в Италии – до 13 %. Кроме того, уменьшаются таможенные пошлины на импортируемое судовое оборудование, а в Китае и Польше они вообще отменены. В Китае государство регулирует цены на сталь и судовое оборудование. В США в 1993 г. была принята рассчитанная на 10 лет программа «Возрождение национального гражданского судостроения», в которой были предусмотрены льготы в области кредитования постройки судов, а также прямое субсидирование из федерального бюджета отдельных работ на сумму 400 млн долл. США в год [12, 13].

В большинстве стран с развитой судостроительной отраслью давно осознали, что судостроение необходимо обеспечить длинными и дешевыми кредитами. В России кредиты короткие и дорогие. Российские судоходные компании вынуждены кредитоваться за рубежом, тем более что зарубежные банки охотно дают кредиты под залог строящихся судов. Но использование кредитов зарубежных банков кредиторы часто связывают с обязательным заказом на Западе комплектующего оборудования и регистрацией построенных за этот кредит судов под иностранным флагом, но для рыбопромыслового флота это не актуально, так как в противном случае судно не будет наделено квотными ресурсами.

В настоящее время судостроительный бум закончился, основная причина – мировой финансовый кризис. Лидеров судостроения – Корею, Сингапур, Китай ожидают трудные времена. Уже случаются отказы от строительства судов, так как цикл строительства от инициации до окончания обычно составляет около трех лет [12, 13].

Активность проявляют европейские судостроители, которые в качестве основы для построения бизнеса приняли внутриотраслевую и региональную концентрацию и специализацию производства, что обеспечивает благоприятные условия для выпуска сложной и дорогостоящей продукции, и здесь преуспевает Хорватия. В настоящее время рыболовецкие компании Северного рыбопромыслового бассейна построили в Хорватии один рыболовный траулер и строят еще четыре.

Одной из важнейших проблем, стоящих перед отечественной промышленностью, является ценообразование. Российские судовладельцы-рыбаки не раз заявляли о дороговизне рыболовных траулеров, предлагаемых отечественными судостроителями. Одной из основных причин дороговизны является отсутствие серийности при заказе судов. Судовладелец (рыбопромысловик) может заказать одно, ну максимум два суда, а не серию, как было, например, в Советском Союзе когда в г. Николаев (Украина) было построено более ста БМРТ пр. 394. При серийном строительстве судна затраты на подготовку производства судостроительной верфи

делятся на каждое судно серии, а если это будет одно судно, то все эти затраты будут отнесены на него, и конечно это будет дороже. А если говорить о формировании затрат отечественных судостроителей, которые добиваются возможности строительства гражданского флота и в частности рыбопромыслового, то они формируются, не опираясь на принципы рыночного спроса – предложения, а используют затратный способ ценообразования, сформированный во времена плановой экономики, на что неоднократно обращал внимание президент Российской Федерации В.В. Путин вице-премьеру Д.О. Рогозину.

Поэтому, для строительства рыбопромысловых судов на отечественных судостроительных предприятиях необходимо решить все вышеперечисленные проблемы: технические, организационные, экономические, позволяющие обеспечить выпуск конкурентоспособной продукции. Но уже сегодня необходимо выработать механизм, увязывающий экономический интерес приморского региона и судна-новостройки, ведущего промысел в морях прибрежного региона. В настоящий момент в правилах распределения квотных ресурсов нет экономической взаимосвязи судна с берегом и бюджетной эффективности приморского региона, а, как правило, на территориях приморских регионов размещены сервисные предприятия, обеспечивающие техническую эксплуатацию флота (порт, судоремонт, снабжение, тара и т.д.) [14]. И чем больше будет судозаходов в родной порт, доставлено рыбопродукции на переработку, осуществлены выгрузки и погрузки, а также техническое обслуживание и ремонт судна и судовых механизмов, тем больше будет мультипликационный эффект от эксплуатации судна, наделенного квотными ресурсами для региональной экономики. Региональные власти кровно заинтересованы в стабильном развитии собственных субъектов рынка, которые обеспечивают занятость и налоговые поступления. Поэтому обновление рыбопромыслового флота и дальнейшая его эксплуатация должна осуществляться в интересах развития региона. Региональные власти приморских регионов совместно с Федеральным агентством по рыболовству должны рассмотреть вопросы будущего порядка наделения квотными ресурсами рыбодобывающие компании, с целью обеспечения устойчивого развития региональной экономики, которое возможно только через создание экономического механизма, устанавливающего взаимосвязи рыбопромыслового судна с берегом и бюджетной эффективностью приморского региона.

Библиографический список

1. Экономическое обоснование стратегии морской деятельности в российской Арктике: Отчет о НИР по теме 3-07-4002 (заключительный). Апатиты, 2009. 98 с.
2. Турчанинова Т.В. Современное состояние рынка судоремонтных услуг Кольского полуострова и его перспективы // Экономика в промышленности. 2013. № 3. С. 44–50.
3. Герасимов А.А. Некоторые аспекты современного состояния отечественного рыбопромыслового судостроения // Рыбное хозяйство. 2013. № 1. С. 100–103.
4. Турчанинова Т.В., Храпов В.Е. Эффективность применения интегрального коэффициента при распределении биологических ресурсов сравнительно с действующим порядком // Вестник МГТУ. 2005. С. 326–332.
5. Турчанинова Т.В. Опыт иностранных государств в области государственного регулирования использования природных ресурсов / Актуальные проблемы экономики, политики и права: Сборник научных трудов. Вып. 15. Мурманск: МИЭП, 2006. С. 59–64.
6. Васильев А.М. Предложения по инновационным преобразованиям на промышленном флоте Европейского Севера России // Арктика: общество и экономика. 2012. Вып. 7. 142 с.
7. Храпов В.Е., Турчанинова Т.В. Механизмы пространственного взаимодействия предприятий с единичным и мелкосерийным производством в приморском регионе. Апатиты: КНЦ РАН, 2015. 105 с.
8. Теплицкий В.А., Корякина А.В. О необходимости строительства приемно-транспортного флота для обеспечения работы добывающих судов Калининградского рыбохозяйственного комплекса // Рыбное хозяйство. 2015. № 2. С. 104–106.
9. Храпов В.Е., Турчанинова Т.В. Особенности строительства рыбопромысловых судов на отечественных судостроительных предприятиях // Арктика: общество и экономика. 2013. Вып. 9. С. 98–105.
10. Александрова Е.И. Современное состояние и перспективы развития судостроения в России // Вестник Астраханского государственного технического университета. 2008. № 5. С. 84–87.
11. Медник Э. Судостроение – подъем из бездны. URL: <http://www.opes.ru/1146636.html> (дата обращения: 15.12.2014).
12. Турчанинова Т.В. Структурные изменения промышленного предприятия как элемента производственной системы региональной экономики. Апатиты: КНЦ РАН, 2014. 95 с.
13. Буянов С.И. Обновление и развитие портового флота России // Транспорт Российской Федерации. 2012. № 6(43). С. 8–11.
14. Турчанинова Т.В. Пути совершенствования объемно-календарного планирования судоремонта в условиях кластерных объединений // В мире научных открытий, серия Экономика и инновационное образование. 2011. № 6.1(18). С. 477–487.

Ekonomika v promyshlennosti = Economy in the industry
2015, no. 3, July – September, pp. 54–60
ISSN 2072-1633

Possible ways of the fishing fleet construction considering the interests of the coastal region economy

T.V. Turchaninova – Murmansk State Technical University, 13 Sportivnaya Str., Murmansk 183010, Russia tatyana_0401@mail.ru.

Abstract. The author considers the possibility of the development of the fishing fleet, performing the fishing of marine biological resources in the interests of the coastal region. The socio-economic development of any region is, as a rule, based on the use of their own potential, and this potential is realized on the existence of a developed industrial infrastructure, natural resources and employment potential. This coastal region is interested in the intensive marine economic activities as one of the potential factors. The author analyzes the problem of fishing fleet renovation on the example of the Murmansk region, draws attention to the domestic shipbuilding industry, which is currently unable to ensure the competitiveness of its own products. Studying the experience of the development of the shipbuilding industry in the Soviet Union and abroad, the author proposes to link the possibility of building fishing vessels in domestic shipyards with economic interests of the coastal region. To do this it is necessary to introduce changes to the existing rules granting quota resources fishing vessel in order to ensure the economic relationship between coastal regions and the vessel. The author believes that regional authorities are interested in the stable development of their own market subjects ensuring employment and tax revenue. The upgrading of the fishing fleet and its further exploitation should benefit the development of the region.

Keywords: regional development, marine economic activities, fishing fleet, shipbuilding, coastal region economy.

References

1. *Ekonomicheskoe obosnovanie strategii morskoi deyatel'nosti v rossiiskoi Arktike*. [The economic rationale strategy of maritime activities in the Russian Arctic]. Otchet o NIR po teme 3-07-4002 (zaklyuchitel'nyi). Apatity, 2009. 98 p. (In Russ).
2. Turchaninova T.V. The current state of the market of ship repair services Kola Peninsula and its prospects. *Ekonomika v promyshlennosti*. 2013. No. 3. Pp. 44–50. (In Russ).
3. Gerasimov A.A. Some aspects of the current state of domestic shipbuilding fishing. *Rybnoe khozyaistvo*. 2013. No. 1. Pp. 100–103. (In Russ).
4. Turchaninova T.V., Khrapov V.E. The effectiveness of an integral factor in the distribution of biological resources in comparison with the current procedur. *Vestnik MGTU*. 2005. Pp. 326–332. (In Russ).
5. Turchaninova T.V. The experience of foreign countries in the field of state regulation of natural resources. *Aktual'nye problemy ekonomiki, politiki i prava: Sbornik nauchnykh trudov*. Vypusk 15. Murmansk: MIEP, 2006. Pp. 59–64. (In Russ).
6. Vasil'ev A.M. Proposals for the innovative transformation of the fishing fleet in the European North of Russia. *Arktika: obshchestvo i ekonomik.*, 2012. No. 7. 142 p. (In Russ).
7. Khrapov V.E., Turchaninova T.V. *Mekhanizmy prostranstvennogo vzaimodeistviya predpriyatii s edinichnym i melkoseriynym proizvodstvom v primorskoy regione*. [Mechanisms of spatial interaction of enterprises with a single and small batch production in the coastal region]. Apatity: KNTs RAN, 2015. 105 p. (In Russ).
8. Teplitskii V.A., Koryakina A.V. On the necessity of the construction of the receiving-vehicle fleet to ensure the operation of the Kaliningrad fishing vessels of the Fisheries Industry. *Rybnoe khozyaistvo*. 2015. No. 2. Pp. 104–106. (In Russ).
9. Khrapov V.E., Turchaninova T.V. Features of the construction of fishing vessels in domestic shipyards. *Arktika: obshchestvo i ekonomika*. 2013. No. 9. Pp. 98–105. (In Russ).
10. Aleksandrova E.I. Current state and prospects of development of shipbuilding in Russia. *Vestnik Astrakhanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta*. 2008. No. 5. Pp. 84–87. (In Russ).
11. Mednik E. Sudostroenie pod»em iz bezdny Available at: <http://www.opec.ru/1146636.html>. (accessed: 15.12.2014). (In Russ).
12. Turchaninova T.V. *Strukturnye izmeneniya promyshlennogo predpriyatiya kak elementa proizvodstvennoi sistemy regional'noi ekonomiki* [Structural changes of the industrial enterprise as an element of the production system of the regional economy]. Apatity: KNTs RAN, 2014. 95 p. (In Russ).
13. Buyanov S.I. Updating and development of the port of the Russian Navy. *Transport Rossiiskoi Federatsii*. 2012. No. 6(43). Pp. 8–11. (In Russ).
14. Turchaninova T.V. Ways of improving the volume and scheduling of ship repair in a cluster associations. *V mire nauchnykh otkrytii, seriya «Ekonomika i innovatsionnoe obrazovanie»*. 2011. No. 6.1(18). Pp. 477–487. (In Russ).

Information about authors: *T.V. Turchaninova* – Candidate of Economic Sciences, Associate Professor.