

УДК 332.1

DOI: 10.37890/jwt.vi81.538

Готовность инфраструктуры морского транспорта, обслуживающего рыбохозяйственный комплекс ДФО, к эффективному функционированию в условиях санкций

Е.А. Заостровских¹

ORCID: 0000-0002-7447-0406

А.А. Уксуменко²

ORCID: 0009-0000-1646-3139

¹*Институт экономических исследований ДВО РАН, Хабаровск, Россия*

²*Дальневосточный государственный технический рыбохозяйственный университет, Владивосток, Россия*

Аннотация: Проведено исследование структуры и объемов добычи водных биоресурсов в регионе, проанализированы объемы квот водных биологических ресурсов и выявлены факторы, воздействующие на эти изменения, а также рассмотрены основные проблемы, с которыми столкнулся рыбохозяйственный комплекс региона из-за санкций в отношении России. Проанализированы особенности трансформации рыбохозяйственного комплекса Дальневосточного федерального округа в 2018-2023 гг. Выполнен анализ развития инфраструктуры рыбохозяйственного комплекса. Изучены проблемы количественных диспропорций инфраструктуры рыбохозяйственного комплекса и объемов добычи водных биоресурсов, которые привели к значительным экономическим потерям в экономике региона. Предложены некоторые рекомендации по эффективному функционированию РХК ДФО в условиях санкционного давления. Результаты исследования могут быть полезны для проведения дальнейших исследований в области добычи и переработки водных биологических ресурсов и адекватных мер по развитию инфраструктуры рыбохозяйственного комплекса.

Ключевые слова: Дальневосточный рыбохозяйственный бассейн, санкции, водные биологические ресурсы, инфраструктура.

Благодарность: Выражаем благодарность Организаторам конгресса – ООО «НЕВА – Интернэшнл», Правительству Приморского края и НИУ «Высшая школа экономики» в организации «Морского конгресса – Дальний Восток», который прошел 30-31 мая 2024 г. (кампус ДВФУ, о. Русский), г. Владивосток (<https://www.vld.nevacongress.com/>). Особую благодарность выражаем Программному директору **Демиденко Анастасии Сергеевне** за уникальную возможность представить исследовательские проекты на форсайт-сессии «Сценарии развития морской отрасли на Дальнем Востоке: локализация и кластеризация гражданского судостроения и судоремонта».

Readiness of the maritime transport infrastructure serving the Far Eastern Federal District fisheries complex to function effectively under sanctions

Elena A. Zaostrovskikh¹

ORCID: 0000-0002-7447-0406

Alena A. Uksumenko²

ORCID: 0009-0000-1646-3139

¹*Economic Research Institute FEB RAS, Khabarovsk, Russian Federation*

²*Far Eastern State Technical Fisheries University, Vladivostok, Russian Federation*

Abstract. A study of the structure and volume of extraction of aquatic biological resources in the region was conducted, the volume of quotas of aquatic biological resources was analyzed and the factors influencing these changes were identified, as well as the main problems faced by the fishery complex of the region due to sanctions against Russia. The peculiarities of the transformation of the fisheries complex of the Far Eastern Federal District in 2018-2023 are analyzed. The analysis of the development of the infrastructure of the fisheries complex is carried out. The problems of quantitative imbalances in the infrastructure of the fisheries complex and the volume of extraction of aquatic biological resources, which led to significant economic losses in the economy of the region, have been studied. Some recommendations are proposed for the effective functioning of the Far Eastern Federal District RCC under the conditions of sanctions pressure. The results of the study may be useful for further research in the field of extraction and processing of aquatic biological resources and adequate measures for the development of the infrastructure of the fisheries complex.

Keywords: Far Eastern fisheries basin, sanctions, aquatic biological resources, infrastructure.

Введение

Рыбохозяйственный комплекс (РХК) вносит весомый вклад в обеспечение продовольственной безопасности страны, снабжая население полноценным питанием, одновременно поддерживая экономическое развитие регионов, создавая рабочие места, а также является импульсом развития отечественного судостроения, формируя заказы на ремонт и строительство рыбопромыслового флота. Особенно зависят от этого сектора прибрежные и островные регионы, население которых задействовано, как в добыче и переработке водных биологических ресурсов¹¹ (ВБР), так и в их транспортировке.

В настоящее время деятельность РХК существенно осложняется действием санкций, которые требуют адекватных мер в развитии отрасли страны. Данные условия заставляют скорректировать действующие подходы в развитии РХК, как по России в целом, так и для Дальневосточного федерального округа (ДФО) в частности. Учитывая нынешнее положение, РХК ДФО может испытать ряд проблем уже в ближайшей перспективе, которые приведут к снижению темпов роста отрасли, в том числе экспорта рыбной продукции.

Цель данной работы – изучить возможность инфраструктуры морского транспорта, обслуживающего рыбохозяйственный комплекс ДФО, к эффективному функционированию в условиях санкционного давления.

Задачи исследования: исследовать закономерности объема добычи водных биоресурсов и изменение его структуры; проанализировать экономические показатели работы РХК ДФО; выявить факторы, оказывающие влияние на отрасль; определить инфраструктурные диспропорции в обеспечении внутренних и внешних потребностей региона; предложить некоторые рекомендации по эффективному функционированию РХК ДФО в условиях санкционного давления.

Материалы и методы исследования

Методологической основой данной работы явились различные методы исследования: аналитический, сравнительный, статистический, экспертный. Источники данных, используемые для анализа в этой статье, включают вторичные данные, взятые из официальных отчетов, отраслевых сайтов, государственной статистики. В качестве параметров исследованы основные показатели работы РХК

¹¹ Водные биологические ресурсы - рыбы, водные беспозвоночные, водные млекопитающие, водоросли, другие водные животные и растения, находящиеся в состоянии естественной свободы.

ДФО: объем улова водных биологических ресурсов; прибыль предприятий РХК, экспорт водных биологических ресурсов; инвестиции в основной капитал; дедевейт судов рыбопромыслового флота; мощности портовых холодильников.

Обзор литературы

Рыбохозяйственный комплекс представляет собой сложное межотраслевое образование, в котором производство, переработка и товародвижение объединяют широкий ассортимент разнообразной продукции, в конечном итоге потребляемой как в продовольственных, так и непродовольственных целях [1]. Первостепенной задачей РХК является снабжение населения продуктами питания, обеспечивая тем самым продовольственную безопасность страны.

В тоже время, к основным объектам инфраструктуры РХК относятся: рыбные заводы, портовые холодильники, рыбопромысловый флот [2]. Принимая за аксиому утверждение о том, что наличие развитой инфраструктуры позволяет максимально использовать потенциал РХК, обеспечивая своевременные поставки продукции потребителю, большинство отечественных исследователей фокусируются на отдельных аспектах этого процесса. Например, одни – отмечают, что развитие инфраструктуры снижает затраты на факторы производства, увеличивает частные инвестиции и стимулирует торговлю [3; 4; 5]. Другие – и утверждают, что наличие развитой инфраструктуры положительно влияет на производительность труда и образование, способствует росту занятости, позволяет диверсифицировать логистический сервис [6; 7]. Третьи – обращают внимание, что важным является опережающее развитие инфраструктуры и ее элементов для стабильного развития отраслей экономики [8; 9].

Рыболовство ведется как в отношении ВБР, на которые устанавливается общий допустимый улов (ОДУ), так и в отношении водных биологических ресурсов, на которые он не устанавливается. При этом ОДУ включает водные биологические ресурсы рыбохозяйственных бассейнов как морских, так и речных. В данной статье исследован только морской Дальневосточный рыбохозяйственный бассейн (далее Дальневосточный бассейн).

Водные биологические ресурсы, как и все основные мировые ресурсы, имеют сложную систему учета. ВБР могут быть добыты в одной стране, экспортированы для ее переработки в другую страну, и реэкспортированы уже для потребления или в страну, где были добыты, или в третьи страны.

В различной степени исследование условий развития РХК представлено в работах отечественных ученых Аварского Н.Д. [10], Бетина О.И. [11], Колончина К.В. [12], Теплицкого В.А. [13] и др. Вопросы анализа экономических процессов рыбохозяйственного комплекса ДФО изложены в работах Волкова Л.В. [14], Ворожбит О.Ю. [15], Зверева Г.С. [16], Мошкова А.В. [17] и других исследователей.

Постановка проблемы

Дальневосточный рыбохозяйственный бассейн – это обширная территория, включающая в себя акватории шести субъектов ДФО (Камчатский, Приморский и Хабаровский края, Сахалинская и Магаданская области, Чукотский АО) и 14 рыбопромысловых зон¹². Рыбохозяйственный комплекс ДФО занимает ведущее место в экономике страны (65% по добыче ВБР) и региона (60% по объему промышленного производства). Более того, рыбопромышленные предприятия экспортируют свыше 70% добываемой рыбы и морепродуктов, что обеспечивают

¹² Об утверждении общего допустимого улова водных биологических ресурсов во внутренних морских водах РФ, территориальном море РФ, на континентальном шельфе РФ, в исключительной экономической зоне РФ и Каспийском море на 2019 год. Приказ Минсельхоза России от 09.11.2018 г., № 516 (ред. от 17.09.2019).

региону валютные поступления [15]. В ряде городов и населенных пунктов региона рыбопромышленные предприятия являются градообразующими, создавая рабочие места. Таким образом, РХК является важным элементом экономического развития региона.

В Дальневосточном рыбохозяйственном бассейне квоты на общий допустимый улов имеют свою специфику. Во-первых, квоты на ОДУ распространяются всего на 7 видов ВБР – это минтай (66%); сельдь (13%), треска (6%), кальмар (4%), камбала (3%), крабы (2%) и навага (2%). Во-вторых, лососевые¹³ квоты не включаются в ОДУ и устанавливаются специальной региональной комиссией отдельно.

Размер рыболовецкого флота оценивается в 775 судов, из них 639 – рыбопромысловые суда и 71 – транспортно-рефрижераторное судно¹⁴. Также в регионе функционирует 67 рыбоводных заводов. Больше всего рыбоводных заводов расположено в Сахалинской области – 44, в Хабаровском крае – 10, Камчатском крае – 5, Приморье и Магаданской области по 4. Все они специализируются на искусственном воспроизводстве тихоокеанских лососей. Портовая инфраструктура РХК включает 7 рыбных терминалов, находящихся на территории портов. Большое значение имеют порты со специализированными причалами и портовыми холодильниками, которые используют для обработки рыбной продукции [2]. Преимущественно портовые холодильники расположены в Приморском крае (87%).

Особенности развития РХК ДФО определяются сложными экономико-географическими характеристиками:

- обширная территория морского Дальневосточного рыбохозяйственного бассейна (75,5 тыс. га¹⁵);
- низкая плотность населения;
- уникальные климатические и географические условия каждой промысловой зоны;
- транспортная удаленность от основных потребителей страны; концентрация основных рыбопроизводственных объектов в Южной зоне региона;
- большая протяженность морской границы с другими странами (США, Япония, Китай, Корейская Народно-Демократическая Республика).

Данные условия создают дополнительные сложности развития РХК ДФО и требуют большего объема инвестиций.

Наряду с отмеченными экономико-географическими особенностями, выделяется ряд проблем системного характера в развитии РХК ДФО:

- отсутствие мониторинга качества ВБР;
- высокий уровень физического износа рыбопромыслового флота и портовой инфраструктуры;
- недостаточный уровень государственной поддержки РХК;
- низкий объем среднедушевых доходов населения региона;
- высокая криминальная составляющая отрасли;
- экспорт рыбной продукции носит сырьевой характер.

Более того, на РХК ДФО оказывает влияние ряд внешних угроз. В первую очередь, это введенные санкции в отношении России, которые оказали влияние не только на экспортно-импортные поставки, но и на своевременное обновление рыбопромыслового флота (в 2022 и 2023 гг. ряд зарубежных верфей отказались

¹³ Дальневосточные лососи – горбуша, кета, нерка, кижуч, чавыча, голец.

¹⁴ Об утверждении Стратегии развития морских терминалов для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота с учетом береговой логистической инфраструктуры, предназначенной для транспортировки, хранения и дистрибуции рыбной продукции. Приказ Минсельхоза России от 20.04.2017 г., № 189.

¹⁵ О рыбохозяйственном комплексе Дальнего Востока. 23.08.2017. <http://government.ru>

строить суда, при этом, не вернув авансовые платежи) [18]. Во вторую – это передел мирового рынка рыбной продукции; отсутствие компаний РХК РФ среди лидеров глобальной конкуренции за право добычи ВБР; неустойчивая политическая ситуация акватории Тихого океана, в водах осуществления интенсивного рыболовства; отсутствие унифицированных правил, обеспечивающих безопасность мореплавания [17].

Таким образом, РХК региона практически исчерпал резервы для дальнейшего роста. В новых экономических условиях требуется обновленная модель развития РХК ДФО, которая способна обеспечивать внутренние и внешние потребности региона, учитывая при этом соответствующее развитие инфраструктуры [19].

Обсуждение результатов исследования

Водные биологические ресурсы. В первую очередь следует отметить, что в 2018 г. были установлены новые правила в распределении квот ОДУ ВБР¹⁶, где были пересмотрены квоты на ВБР, распределенные до того по историческому принципу, и перезаключены договоры на вылов сроком на 15 лет. Такие правила отразились, как на добыче ВБР, так и экономических показателях работы РХК ДФО.

Добыча ВБР с 2018 по 2023 гг. была относительно стабильной, даже в сложные 2020 и 2021 гг., когда появились новые требования по соблюдению экипажами морских судов антиковидных мер для предотвращения распространения вируса, что привело к увеличению непроизводительных простоев судов [20].

В целом за исследуемый период объем добычи ВБР увеличился на 41,7% и в 2023 г. составил 3,8 млн т, таб. 1. В ДФО за период с 2018 по 2023 гг. структура добычи ВБР практически не изменялась: в регионе добывается 100% минтай и порядка 98% лососевых. В последние годы на них приходится 59,9% от общего улова ДВ бассейна.

В регионе отмечается уменьшение фактических объемов вылова относительно плановых значений (2021 г. – 15%; 2022 г. – 24%). Такие несоответствия требуют наличия адекватной инфраструктуры, которая бы обеспечивала «пиковые» потребности РХК ДФО в перевозках [8]. Так, в 2022 г. наблюдался рост вылова минтай на 13%, что потребовало создать дополнительные места по их переработке и хранению, а также была организована погрузка морепродуктов по железной дороге [21]. В ДФО более 95% доходов от экспорта ВБР обеспечивают четыре субъекта: Приморский, Камчатский, Хабаровский края и Сахалинская область. При этом экспортируется в основном дикая рыба (минтай, сельдь и др. относительно дешевые виды рыб), однако наибольшую прибыль приносит экспорт краба, что мотивирует предприятия РХО на получение более высоких квот по их добыче.

Таблица 1

Основные экономические показатели работы РХК ДФО за период 2018-2023 гг.

Показатель	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Квоты на вылов ВБР, тыс. т	н/д	н/д	2979,0	2833,9	3093,0	2809,2
Добыча ВБР, тыс. т, в т.ч:	2737,7	2741,8	3455,5	3412,3	3368,4	3880,6
Минтай, тыс. т	1593,1	1503,6	1772,4	1646,5	1861,7	1852,9
Лососевые, тыс. т	645,2	465,3	299,8	538,8	538,9	608,8
Экспорт, тыс. т**	1537,0	1480,9	1555,0	1306,5	79,5	н/д*
Доля экспорта в общем объеме добычи ВБР, %	56	54	45	38	2	-
Объем перевалки рыбопродукции в портах, тыс. т	870,3	771,2	663,9	н/д	930,5	773,5

¹⁶ О внесении изменений в Федеральный закон «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов» № 173016-8

Показатель	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Доля перевалки рыбопродукции в портах от общего объема добычи ВБР, %	32	28	19	-	28	20
Стоимость экспорта, млн долл. США	3274,3	3518,0	2814,3	3997,1	235,0	н/д*
Прибыль предприятий РХК, млрд. руб.	57,0	66,0	61,0	96,0	72,0	н/д
Инвестиции в основной капитал, млрд. руб.	18,4	27,6	44,8	36,8	83,2	н/д

*Примечание: * За 2023 г. отсутствуют данные на сайте ФТС*

*** Рассчитано по данным Дальневосточного таможенного управления.*

Источник: Данные Дальневосточного таможенного управления, Федерального агентства по рыболовству, ФАНУ Востокгосплан, Морцентр-ТЭК.

Если рассматривать распределение ВБР ДФО по направлениям, то можно отметить, что еще в относительно стабильное время (2018 г.) примерно 56% добытых ресурсов уходило на экспорт, 32% – на внутренний рынок (кроме ДФО) и 12% – на внутрирегиональный рынок, *таб. 1*. Безусловно, за период пандемии COVID-19 и действия санкций данная структура поменялась, однако из-за отсутствия некоторых статистических данных, оценить изменения сложно.

Пандемия COVID-19 негативно сказалась на доходах предприятий РХК, им потребовались дополнительные затраты на ее предотвращение. Все возникшие издержки в итоге повлияли на увеличение себестоимости продукции ВБР. Уже в 2021 г. доходы начинают расти и, казалось, что кризис миновал. Однако в 2022 г. международное сообщество начинает оказывать санкционное давление на экономику России, что привело к очередному снижению прибыли предприятий РХК.

За период с 2018 по 2022 гг. предприятиям Дальнего Востока поступило 210,7 млрд. рублей инвестиций в основной капитал (71% от объема по РФ). Из этих поступлений 82% направлено на капитальный ремонт рыбопромыслового флота (в целом по РФ только 76%), в рыбоперерабатывающее производство ДФО поступило 18% инвестиций (в целом по РФ – 20%), а в рыбоводство – 0,7% (в целом по РФ – 5%). Получается, что в ДФО инвестиции распределяются крайне неравномерно, что требует дальнейшего исследования.

По себестоимости ВБР ДВ бассейна за анализируемый период находились на среднероссийском уровне. Однако в среднем за 2018-2022 гг. цены на ВБР в ДФО почти в 5,5 раз превышают себестоимость ее добычи. Это связано с последствиями COVID-19 обострением международной политической ситуации. В связи, с чем рыбодобывающие предприятия продают свою продукцию на внутреннем рынке, ориентируясь на экспортные цены и учитывая увеличение расходов на логистику и хранение, что в итоге увеличивает стоимость рыбной продукции для конечного потребителя.

За последние годы рыбоводство в ДФО активно развивается, за рассматриваемый период наблюдается рост производства объектов аквакультуры в 1,7 раза. Стоит отметить, что производство объектов аквакультуры в регионе распределено более равномерно. Лидером по объему производства объектов аквакультуры в ДФО традиционно является Приморский край, его доля составляет 94,0%, на Сахалинскую область приходится 5,6%. На остальные субъекты ДФО суммарно приходится 0,4%.

По данным Дальневосточного таможенного управления в 2021 г. предприятиями РХК экспортировано ВБР в 99 раз больше, чем импортировано. Причем сумма экспорта составила 4145 млн долл. США, а импорта – 53 млн долл. США. Лидером среди субъектов-экспортеров стал Приморский край.

В 2023 г. экспорт минтая снизился на 10%, одновременно произошло снижение отпускных цен на 6% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, экспорт

сельди сократился вдвое, за счет увеличения объема потребления на внутреннем рынке, что подтверждает рост внутренних цен на 41%. В целом ситуация такова, что с момента введения санкций были внесены некоторые корректировки по деятельности РХК ДФО, что способствовало не только частично переориентировать поставки рыбной продукции на внутренний рынок, но и позволило сохранить объемы вылова в промысловых зонах¹⁷.

В топ-структуре поставок ВБР из Дальневосточного федерального округа первое место традиционно занимает Китай. На втором месте Республика Корея, но ее доля значительно сокращается (почти на 51%), при этом Россия остается одним из крупнейших поставщиков рыбной продукции для корейского рынка с долей 27% в общем объеме корейского рыбного импорта [22]. На третьем месте остается Япония, несмотря на внешнее давление, объем поставок в Японию вырос в 1,7 раза, а в 2024 г. Япония впервые за три года получила квоту на вылов лососевых в 125 т в российской исключительной экономической зоне¹⁸.

Инфраструктура. Основные объекты РХК ДФО (портовые холодильники, рыбопромысловый флот) находятся в состоянии технической отсталости из-за морального износа. Большинство морских рыбных портов ДВ бассейна, за годы реформ¹⁹ были вынуждены переориентировать свою деятельность с перевалки и хранения рыбопродукции, на перевалку основных массовых грузов. В настоящее время ее перевалка преимущественно осуществляется в портах Приморья, Сахалина и Камчатки. В исследуемом периоде объем ее перевалки в морских портах сохранялся на уровне 660-940 тыс. т, таб. 1.

Для поставки рыбной продукции на отечественный рынок система логистики слабо развита и имеет ряд недостатков. Один из важных – дефицит современных холодильных мощностей. Построенные холодильные мощности в 60-е гг. прошлого века, не соответствуют современным требованиям. Производственные мощности по морозильному производству сосредоточены в Приморье (свыше 140 тыс. т единовременного хранения, или 87,4% всех мощностей региона). Крупнейшие холодильники расположены в морском порту Владивостока, являющегося основной отправной точкой для поставок рыбы на внутренний рынок.

Модернизация инфраструктуры рыбных портов и строительство новых объектов проходят в рамках Стратегии развития морских терминалов²⁰, которая направлена на развитие комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота с учетом береговой логистической инфраструктуры. В отношении ДВ бассейна предусмотрено строительство холодильников единовременного хранения в рыбных портах суммарной мощностью 56 тыс. т. Также планируется реализовать комплекс мероприятий, связанных с модернизацией объектов инфраструктуры в рыбных портах Корсаков, Магадан и Петропавловск-Камчатский [23]. Так, в частности, в порту П.-Камчатский будет создан портовый холодильник мощностью 15 тыс. т., что позволит обрабатывать суда рыбопромыслового флота. Кроме того, планируется создать современный универсальный терминал для хранения рефконтейнеров. В свою очередь в порту Корсаков для создания рыбного терминала планируется

¹⁷ Импортзамещение и фокус на внутренний рынок: глава Росрыболовства Илья Шестаков о развитии рыбной отрасли в условиях санкций. Новости Владивостока 06.09.2022. URL: <https://www.newsvl.ru/eef/2022/09/06/211957/?ysclid=lzq9o2b465344777151>

¹⁸ Подволоцкий А. Япония получила квоту на вылов лосося в российской экономической зоне. URA.RU. 03.06.2024. URL: <https://ura.news>

¹⁹ До 2002 г. все рыбные порты страны относились к министерству рыбной промышленности. С 2003 г. рыбные порты стали работать под началом Федерального агентства морского и речного транспорта.

²⁰ Об утверждении Стратегии развития морских терминалов для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота с учетом береговой логистической инфраструктуры, предназначенной для транспортировки, хранения и дистрибуции рыбной продукции. Приказ Минсельхоза России от 20.04.2017 г., № 189.

модернизировать действующие объекты инфраструктуры (ГТС и производственные мощности). В результате реконструкции будут созданы производственные мощности для переработки водных биологических ресурсов и их транспортировки в центральные регионы страны с суточной производительностью до 30 т переработанной продукции.

Производственные мощности рыбопромыслового флота ДВ бассейна также являются «узким местом» в РХК. По состоянию на начало 2023 г. рыбопромысловый флот составил 775 единиц (в 2019 г. – 1056 ед.). Средний возраст судов – 28-30 лет, что говорит о необходимости последовательной замены судов оснащения российского добывающего флота новыми судами с современными системами охлаждения уловов²¹.

В настоящее время на верфях ДФО на разных стадиях строительства находится семь судов-краболовов. В 2024 г. на завершение их строительства выделено 3,2 млрд. рублей²². Средства будут направлены рыбопромысловым компаниям, которые получили доли инвестиционных квот на добычу краба для промышленного и прибрежного рыболовства и взявшим на себя обязательство построить суда-краболовы. С помощью субсидий они смогут частично компенсировать затраты на строительство таких судов.

В тоже время промысловые суда находятся в зоне высокого риска относительно сложности их достройки, поскольку ранее применялось импортное оборудование, замена которого находится только на стадии разработки²³. По мнению экспертов, в силу большой загруженности в части дополнительного выполнения обязательств по изготовлению рыбохозяйственных судов, связанных с первым этапом инвестиционных квот («крабовых квот»), объем строительства судов может привести к несоблюдению сроков их строительства на верфях [24].

Важным и существенным моментом в судостроении является пополнение портфеля заказов и соблюдение сроков строительства судов. В действующих федеральных и региональных программах²⁴ указаны меры государственной поддержки, при этом не отражены прогнозные объемы по добыче ВБР, в том числе по его экспорту.

Представляется, что это один из ключевых показателей для отечественного судостроения, так как он позволяет определить количество рыбопромыслового флота, их комплектацию для того, чтобы обеспечить стабильную загрузку верфей, а также скорректировать план работ по импортозамещению основного судового комплектующего оборудования [9; 25].

По нашему мнению, если в будущем ситуация в РХК ДФО стабилизируется, то предполагаемый объем добычи ВБР, по предварительным оценкам, увеличится в два раза, а объем экспорта, будет находиться в пределах 1780-1790 тыс. т. в 2030 г. Это означает, что и без того загруженные на годы вперед отечественные верфи, должны будут построить рыбопромысловый флот в большом количестве. Вместе с тем для осуществления потребуется синхронизировать развитие рыбопромыслового флота и портов.

²¹ Стратегия развития рыбохозяйственного комплекса РФ на период до 2030 года. Распоряжение Правительства РФ от 26.11.2019 г., № 2798-р

²² Правительство РФ выделило более 3,2 млрд рублей на строительство судов рыбопромыслового флота на верфях Дальнего Востока. URL: <https://sakhlinmedia.ru/news/1453768/?from=41>

²³ Практические аспекты импортозамещения и локализации в судостроении. URL: https://vk.com/video/playlist/-176734126_1?section=playlist_1&z=video-176734126_456239030%2Fclub176734126%2Fpl_-176734126_1

²⁴ Стратегия развития агропромышленного и рыбохозяйственного комплексов РФ на период до 2030 года. Распоряжение Правительства РФ от 08.09.2022 г., № 2567-р; Развитие рыбохозяйственного комплекса в Приморском крае на 2013-2021 годы. Постановление администрации Приморского края от 07.12.2012 г., № 389-па.

Следует также отметить, что новые требования IMO25 в области морского судоходства могут привести к отрицательным последствиям, в том числе в РХК ДФО. Согласно этим правилам потребуются заменить часть действующего рыбопромыслового флота, что приведет к повышению цен на строительство судов из-за дополнительной технической оснащённости. Мелким рыбопромысловым компаниям, чей флот устарел и его техническое оснащение оставляет желать лучшего, придется труднее всего [18].

Заключение

Проведенный анализ позволяет сделать вывод, что, несмотря на санкционное давление, сложную экономическую ситуацию в стране, регионе, развитие РХК ДФО продолжается. Можно отметить, что наблюдается постепенное увеличение объема добычи ВБР, рост увеличения прибыли предприятий РХК, а также увеличение инвестиций в основной капитал.

Вместе с тем для более эффективного развития рыбохозяйственного комплекса ДФО в условиях санкционного давления необходимо:

- создать экономическую связь между рыболовным флотом и потребностями экономики региона в целях обеспечения стабильного плана загрузки верфей, а также плана работ по импортозамещению основного судового комплектующего оборудования;
- синхронизировать развитие рыбопромыслового флота и рыбных портов;
- развивать береговую инфраструктуру и логистику ориентируясь на снижение издержек предприятиями РХК;
- осуществлять инвестиционную поддержку РХК и снижать административные барьеры в процессе ценообразования ее продукции;
- унифицировать международные программы по сохранению ВБР и обеспечивать сохранность рыбопромысловых границ.

Исследование было выполнено в рамках «Морского конгресса – Дальний Восток» форсайт-сессии «Сценарии развития морской отрасли на Дальнем Востоке: локализация и кластеризация гражданского судостроения и судоремонта», которая прошла 30-31 мая 2024 г. в г. Владивостоке (<https://www.vld.nevacongress.com/>).

Список литературы

1. Научные основы государственной политики развития инфраструктуры рыбохозяйственного комплекса России / А. Г. Папцов, Н. Д. Аварский, В. В. Таран [и др.]. – Москва. Всероссийский научно-исследовательский институт рыбного хозяйства и океанографии», 2021. – 258 с.
2. Кравцов С.А. Анализ инфраструктуры рыбохозяйственного комплекса // Вопросы рыболовства. 2023. Т. 24. № 3. С. 231-239. DOI 10.36038/0234-2774-2023-24-3-231-239.
3. Щербанин Ю. А. Транспорт и экономический рост: взаимосвязь и влияние // Евразийская экономическая интеграция. 2011. № 3 (12). С. 65–78.
4. Исаев А.Г. Транспортная инфраструктура и экономический рост: пространственный аспект // Пространственная экономика. 2015. №3. С. 57-73.
5. Konvisarova E.V., Uksumenko A.A., Churakov E.E. Organizational and financial problems of functioning of the free port of Vladivostok // Smart Innovation, Systems and Technologies. 2020. Vol. 138. P. 348-356. DOI 10.1007/978-3-030-15577-3_34.
6. Гаврилов А.Н. Подход к построению прогноза грузооборота морских портов на основе реализации потенциала грузовой базы // Транспортное дело России. 2021. №4. С. 106-108. DOI 10.52375/20728689_2021_4_106

²⁵ International Maritime Organization – Международная морская организация к 2050 г. предусматривает сокращение выбросов CO² на 70% и парниковых газов на 50% по сравнению с уровнем 2008 г. URL: <https://www.imo.org/> (дата обращения: август 2023).

7. Аблязов В.К. Прогнозирование грузооборота порта в условиях риска и неопределенности. Методика прогнозирования. – Германия: LAP LAMBER Academic Publishing, 2013. – 185 с.
8. Краснопольский Б.Х. Влияние магистральной инфраструктуры на эффективность пространственно-хозяйственных образований: подходы к оценке // Регионалистика. 2021. Т. 8. № 3. С. 56-71. DOI 10.14530/reg.2021.3.56.
9. Лернер В.К. Прогнозирование грузовой базы морского транспорта. Методические принципы анализа // Морские порты России. 2011. № 9. С. 62-66.
10. Аварский Н.Д., Таран В.В., Полухин А.А. Ключевые проблемы развития инфраструктуры рыбохозяйственного комплекса России // Экономика, труд, управление в сельском хозяйстве. 2020. № 6 (63). С. 72-80. DOI 10.33938/206-72.
11. Бетин О.И., Труба А.С., Мухамедова Т.О. Рыбохозяйственный комплекс: понятие, определение, структура // Труды ВНИРО. 2022. Т. 188. С. 166-173. DOI 10.36038/2307-3497-2022-188-166-173.
12. Колончин К.В. Базовые принципы разработки модели экономического роста рыбохозяйственного комплекса // Экономика сельскохозяйственных и перерабатывающих предприятий. 2019. № 9. С. 18-26. DOI 10.31442/0235-2494-2019-0-9-18-26.
13. Теплицкий В.А., Мнацаканян А.Г., Долгая А.А., Щерба Т.А. Оценка современного состояния предпринимательства калининградского рыбохозяйственного комплекса // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. 2013. № 3. С. 57-64.
14. Волков Л.В. Институциональные аспекты развития рыбной промышленности Дальнего Востока // Регионалистика. 2016. Т. 3. № 6. С. 56-68.
15. Рыбная промышленность Дальнего Востока России: современное состояние, проблемы и перспективы конкурентоспособности / О. Ю. Ворожбит, Т. Е. Даниловских, И. А. Кузьмичева [и др.]. – Владивосток: Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, 2016. – 156 с.
16. Зверев Г.С. Типологическое сходство экономических преобразований в рыбной отрасли: СССР в 1980-х - 1991 гг. и Россия 2017-2022 гг. // Научные труды Дальрыбвтуза. 2023. Т. 64. № 2. С. 83-89. DOI 10.48612/dalrybvvtuz/2023-64-08.
17. Мошков А.В. Проблемы функционирования регионального рыбохозяйственного комплекса субъекта Дальневосточного федерального округа // Социально-экономическая география. Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов. 2020. № 1(9). С. 60-70.
18. Заостровских Е.А. Мировые тенденции развития морского транспорта в 2022 г // Регионалистика. 2023. Т. 10. № 6. С. 175-186. DOI 10.14530/reg.2023.6.175.
19. Волков Л.В. Новая стратегия – старые проблемы: развитие российского рыбохозяйственного комплекса // Регионалистика. 2018. Т. 5. № 2. С. 33–42. DOI: 10.14530/reg.2018.2.33
20. Заостровских Е.А. Тенденции развития морского транспорта Дальневосточного региона в условиях пандемии COVID-19 // Дальний Восток России: тенденции экономического развития (последствия пандемии). – Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2021. С. 67-77.
21. Зойдов К.Х., Медков А.А. «Шелковый путь здоровья» – инновационно-инфраструктурная основа постпандемийного восстановления мировой экономики // Проблемы рыночной экономики. 2021. № 3. С. 179-195. DOI: //doi.org/10.33051/2500-2325-2021-3-179-195
22. Гриванов Р.И., Бедрачук И.А., Уксуменко А.А. Специальные экономические зоны в системе международных экономических связей. – Владивосток: Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, 2018. – 144 с.
23. Портовая инфраструктура и развитие рыбных терминалов морских портов ФГУП Нацрыбресурс // Гидротехника. 2020. № 3 (60). С. 32-34.
24. 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>
25. Заостровских Е.А. VII Восточный экономический форум // Регионалистика. 2022. Т. 9, № 5. С. 88-91. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2022.5.88>

References

1. Scientific fundamentals for the state policy developments of fisheries industry infrastructure in Russia. - M.: Publishing house VNIRO, 2021. – 258 p.
2. Kravtsov S.A. Analysis of the infrastructure of the fisheries complex. Problems of Fisheries. 2023. Vol. 24. No. P. 231–239. DOI 10.36038/0234-2774-2023-24-3-231-239.
3. Shcherbanin Yu. A. Transport and economic growth: interrelation and influence // Eurasian economic integration. 2011. No. 3 (12). P. 65-78.
4. Isaev A.G. Transport infrastructure and economic growth: spatial aspect // Spatial economics. 2015. No.3. P. 57-73.
5. Konvisarova E.V., Uksumenko A.A., Churakov E.E. Organizational and financial problems of functioning of the free port of Vladivostok // Smart Innovation, Systems and Technologies. 2020. Vol. 138. P. 348-356. DOI 10.1007/978-3-030-15577-3_34.
6. Gavrilov A.N. An approach to forecasting the cargo turnover of seaports based on the realization of the potential of the cargo base // Transport business of Russia. 2021. No.4. P. 106-108. DOI 10.52375/20728689_2021_4_106
7. Abyazov V.K. Forecasting the cargo turnover of the port in conditions of risk and uncertainty. Forecasting methodology. – Germany: LAP LAMBER Academic Publishing, 2013. – 185 p.
8. Krasnopolski B.H. The Impact of the Main Infrastructure on the Effectiveness of Spatial and Economic Formations: Approaches to the Assessment. Regionalistics. 2021. Vol. 8. No. 3. P. 56–71. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.3.56>
9. Lerner V.K. Forecasting the cargo base of marine transport. Methodological principles of analysis. Seaports of Russia. 2011. No. 9. P. 62-66.
10. Avarsky N.D., Taran V.V., Polukhin A.A. Key problems of the development of the infrastructure of the Russian fisheries complex. Economics, labor, management in agriculture. 2020. No (63). P. 72-80. DOI 10.33938/206-72.
11. Betin O.I., Truba A.S., Mukhamedova T.O. Fisheries complex: concept, definition, structure. Trudy VNIRO. 2022. V. 188. P. 166-173. DOI 10.36038/2307-3497-2022-188-166-173.
12. Kolonchin K.V. Basic principles of developing a model of economic growth of the fisheries complex. Economics of agricultural and processing enterprises. 2019. No 9. P. 18-26. DOI 10.31442/0235-2494-2019-0-9-18-26.
13. Teplitsky V.A., Mnatsakanyan A.G., Dolgaya A.A., Shcherba T.A. Assessment of the current state of entrepreneurship of the Kaliningrad fisheries complex // Bulletin of the Baltic Federal University named after I. Kant. 2013. No. 3. P. 57-64.
14. Volkov L.V. Institutional Aspects of the Fish-ing Industry Development in the Russian Far East. Regionalistics. 2016. Vol. 3. No. 6. P. 56-68.
15. Fishing industry of the Russian Far East: the current state, problems and prospects of competitiveness / O. Y. Vorozhbit, T. E. Danilovskikh, I. A. Kuzmicheva [et al.]. – Vladivostok: Vladivostok State University of Economics and Service, 2016. – 156 p.
16. Zverev G.S. Typological similarity of economic transformations in the fishing industry: The USSR in the 1980s - 1991 and Russia 2017-2022. Scientific works of Dalrybvtuz. 2023. Vol. 64. No. 2. P. 83-89. DOI 10.48612/dalrybvtuz/2023-64-08.
17. Moshkov A.V. Problems of functioning of the regional fisheries complex of the subject of the Far Eastern Federal District // Socio-economic geography. Bulletin of the Association of Russian Geographers and Social Scientists. 2020. No. 1(9). P. 60-70.
18. Zaostrovskikh E.A. Global Trends in the Development of Maritime Transport in 2022. Regionalistics. 2023. Vol. 10. No. 6. P. 175-186. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2023.6.175>
19. Volkov L.V. New Strategy – Old Problems: The Development of Russian Fishery Complex. Regionalistics. 2018. Vol. 5. No. 2. P. 33-42. DOI: 10.14530/reg.2018.2.33
20. Zaostrovskikh E.A. Trends in the development of maritime transport in the Far Eastern region in the context of the COVID-19 pandemic. Russian Far East: Economic Development Trends (Consequences of the Pandemic). – Khabarovsk : ERI FEB RAS, 2021. P. 67-77.
21. Zoidov K.H., Medkov A.A. «The Silk Road of health» – the innovative and infrastructural basis of the post-pandemic recovery of the world economy. Problems of the market economy. 2021. No. 3. P. 179-195. DOI: //doi.org/10.33051/2500-2325-2021-3-179-195
22. Grivanov R.I., Bedrachuk I.A., Uksumenko A.A. Special economic zones in the system of international economic relations. – Vladivostok: Vladivostok State University of Economics and Service, 2018. – 144 p.

23. Port infrastructure and development of fishing terminals of seaports of FSUE Natsrybresurs. *Gidrotechnika*. 2020. No. 3 (60). P. 32-34.
24. Klippenshtein E.V., Morozova Yu.S., Shulikov A.O. Fishing Fleet Development Program: Expectations and Realities. *Spatial Economics*. 2021. Vol. 17. No. 3. P. 179-193. <https://dx.doi.org/10.14530/se.2021.3.179-193>
25. Zaostrovskikh E.A. VII Eastern Economic Forum. *Regionalistics*. 2022. Vol. 9. No.5. P. 88-91. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2022.5.88>

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Заостровских Елена Анатольевна, к.э.н.,
научный сотрудник, Институт экономических
исследований ДВО РАН, 680042, г. Хабаровск,
ул. Тихоокеанская, 153, Россия, e-mail:
zaost@ecrin.ru

Elena A. Zaostrovskikh, PhD (Economics),
Researcher, Economic Research Institute of Far
Eastern Branch of the Russian Academy of
Sciences, 153, Tikhookeanskaya Street,
Khabarovsk, 680042, Russian Federation,
e-mail: zaost@ecrin.ru

Уксуменко Алёна Анатольевна, к.э.н.,
доцент, Дальневосточный государственный
технический рыбохозяйственный университет,
690087, Владивосток, ул. Луговая, д. 52 Б,
Россия, e-mail: a-u2006@list.ru

Alena A. Uksumenko, PhD (Economics),
docent, Far Eastern State Technical Fisheries
University, Vladivostok, Russian Federation,
Vladivostok, Lugovaya Street, 52 B, 690087,
Russian Federation, e-mail: a-u2006@list.ru

Статья поступила в редакцию 14.08.2024; опубликована онлайн 20.12.2024.
Received 14.08.2024; published online 20.12.2024.