

РЕЦЕНЗИЯ

на материалы Росрыболовства «Крабы: возможные подходы к распределению квоты»

Вместо преамбулы

Вы наверняка знаете о грандиозном скандале, уже полгода сотрясающем рыбохозяйственную отрасль России. Суть конфликта – в попытках отмены «исторического» принципа распределения квот на вылов рыбы и краба с восстановлением прежнего, сгубившего рыбную отрасль аукционного порядка. Как [сказал](#) руководитель информационного агентства по рыболовству Александр Савельев, «члены Общественного совета при Росрыболовстве и все отраслевые издания, ассоциации и союзы, банкиры и предприниматели, ветераны и эксперты, видные российские экономисты и главы дальневосточных регионов, полпред президента в Дальневосточном округе в один голос... четко заявляют, что исторический принцип хорош для рыболовства, его нужно сохранить».

Тем не менее, проблема по-прежнему не снята.

А что же Росрыболовство, профильный исполнительный орган, [получивший](#) с 1 апреля по 10 мая 2018 г. 4836 заявок о закреплении квот добычи на новый 15-летний период, то есть на пролонгацию исторического принципа? Федеральное агентство [сообщает](#), что доклад по итогам обсуждения проблемы «ушел в правительство», которое, мол, и решит, нужно ли возрождать аукционы или нет.

Мне неизвестен текст направленного кабинету министров доклада, однако если верить копии представленных в *Приложении* документов, подписанных заместителем руководителя Росрыболовства Петром Савчуком, налицо не только некомпетентность и незнание базовых финансово-экономических аспектов рыбной отрасли, но и очевидная попытка ввести президента и правительство в заблуждение, подтолкнув их к принятию контрпродуктивного макроэкономического решения. А ведь этот документ, судя по всему, и есть то обоснование, взглянув на которое правительству предстоит решить судьбы десятков тысяч российских рыбаков и членов их семей.

1. Исходные данные (стр.3 Приложения).

а) «Ключевые экономические метрики промысла краба в РФ» представлены огульно, без привязки к конкретному временному периоду и существующим реалиям. Например, удельный вылов краба по документу составляет 1 тыс. т на одно судно в год, а валовой оборот – 13 тыс. долл./т. При этом себестоимость нового судна будет составлять 15-20 млн. долл., а средняя норма рентабельности рыбаков – 70-75%.

«Метрика» вылова краба в 1 тыс. т в год не соответствует сложившейся практике: даже суда, построенные в 1970-80 гг., имеют мощности в 1,5-2 тыс. т, а современные суда могут вырабатывать до 2,5-3 тыс. т краба в год. Себестоимость нового судна в 15-20 млн. долл. также вызывает вопросы, поскольку она в два раза меньше себестоимости современного судна (35-40 млн. долл.).

Борясь за «красивые» показатели, авторы подразумевают строительство низкопроизводительных судов, загрузка которых будет осуществляться в лучшем случае наполовину. Либо будет осуществляться «дозагрузка судна иной квотой», как записано на стр.11, то есть, по мнению авторов, краболовное судно – это автомобильная фура, которой, по большому счету, все равно, что перевозить, лишь бы не было перевеса. Откуда краболовы возьмут «иную квоту» (предполагается, что все они будут продаваться на аукционах), авторы не раскрывают. Ничего, что пристаю с неудобными вопросами?

Если в оставшееся время суда все-таки будут простаивать в портах – один разговор, но если они будут заниматься выловом краба вне квот – это чистой воды браконьерство, против которого, якобы, активно борется Росрыболовство.

Рентабельность в 70-75% также взята с потолка. В Росрыболовстве не могут не знать, что согласно бухгалтерской отчетности рыболовецких хозяйств Дальнего Востока (80% добычи краба) и Севера (20%) их средняя рентабельность составляет около 40-50%. Наконец, цена реализации (если имеется в виду она) в 13 тыс. долл./т в пересчете на вес сырца – предел мечтаний рыбаков: таможенная статистика подтверждает, что цифра завышена приблизительно в 1,5 раза.

Обратите внимание, что суммарный ежегодный вылов краба прогнозируется ведомством в размере 80 тыс. т. Однако если исходить из более релевантных данных [ВАРПЭ](#) (Всероссийской ассоциации рыбохозяйственных предприятий, предпринимателей и экспортеров), в 2016-2017 гг. добыча краба находилась на максимуме, впереди – стагнация, а затем и вовсе уменьшение добычи в период 2019-2028 гг. до 64 тыс т. Причем, это не «колебания» ОДУ (общего допустимого улова) в размере 1%, который разработчики призывают игнорировать, а самые что ни на есть неверные исходные данные.

Понятно, что все последующие расчеты и выводы можно смело отправлять в корзину (в шредер) и все-таки займу еще немного вашего внимания.

2. Расчеты (стр. 5-9 Приложения).

Даже случайному исследователю заметно, что авторы благоволят квотному принципу, всячески расписывая его преимущества. Но и здесь горе-экономисты, что называется, садятся в лужу. Так, средняя цена квоты на вылов тонны краба через аукцион оценивается

ими в 35 тыс. долл. (2,1 млн. рублей по курсу \$1/60 руб.), тогда как в прошлом году небезызвестная «Русская рыбопромышленная компания» приобрела квоты на 2,4 тыс т за сумму более чем в 10 млрд. рублей (70 тыс. долл. или 4,2 млн. рублей). Причем, по расчетам, *норма доходности (IRR) становится устойчиво отрицательной при цене квоты в 45 тыс. долл.*

Я не утверждаю, что в дальнейшем цена квоты не снизится, я лишь подчеркиваю безосновательность представленной стоимости квоты.

Хорошо, квоты будут стоить 2,1 млн. рублей за тонну. При прогнозируемом объеме реализации в 70 тыс. т (вообще-то в первоначальных «метриках» значилось 80 тыс. т, а весь ОДУ крабов на 2018 г. – почти 102 тыс. т) при 100%-м распределении квот через аукционы, как представлено в подходе 3, квоты суммарно обойдутся отрасли в 147, но не миллионов, а МИЛЛИАРДОВ рублей. Прибавим к этому стоимость постройки 70 судов, а это еще 1,4 млрд. долл. или 84 млрд. рублей и получим совокупно минимум 231 млрд. рублей фактически стартовых, одномоментных инвестиций, разнести которые по годам без внешнего финансирования невозможно. Притом что в настоящее время, согласно данным того же ВАРПЭ, суммарные активы отрасли составляют не более 75 млрд. рублей, капитал и резервы – 56 млрд., а чистая прибыль – в пределах 29 млрд. рублей в год.

Откуда рыболовецкие хозяйства возьмут 231 млрд. рублей? Какой банк выдаст им такой кредит под четверть необходимого обеспечения? Подозреваю, что даже «Роснефть» с «Газпромом» не осият прожект Росрыболовства. Остаются воровские общаки, но и они вряд ли покроют бюрократические аппетиты. Даже если кто-то из банкиров после кремлевского окрика се же рискнет, в расчетах тут же возникнет необходимость учета процентов по ссудам, а им, а также коммерческим, логистическим, социальным расходам, места не нашлось.

Если же представить, что в рыбной отрасли останется лишь одна РРПК, то еще до окончания срока действия квоты она неминуемо обанкротится. Если, конечно, будет соблюдать все взятые при приобретении квот условия.

Но, скорее всего, не будет. Почему? Потому что в настоящее время в России свободных верфей, пригодных для постройки 70 новых судов в течение ближайших пяти лет просто нет. Да что там говорить, такое количество новых судов отрасли не нужно, поскольку имеющийся рыболовецкий флот нуждается не столько в обновлении, сколько в модернизации, а рынок переполнен предложением вполне пригодных к длительной эксплуатации как российских, так и иностранных судов.

3. Выводы (стр. 9-10 Приложения).

Выводы разработчики (подозреваю, что это студенты экономических вузов, поверить в столь низкие компетенции специалистов Росрыболовства я, извините, отказываюсь) подогнали под поставленную перед ними задачу – продемонстрировать всю экономическую прелесть квотного принципа. Тут вам и дополнительный вклад в ВВП в размере аж 2 млрд. долл., и новые поступления в бюджет, и новые рабочие места, и прозрачность, и все остальное, как мы любим.

Но это, как вы теперь понимаете, фикция, а слепленная чуть ли не на коленке «стратегия» направлена исключительно на то, чтобы убедить президента и правительство в грядущих молочных реках и кисельных берегах. Говоря молодежным сленгом, в «ништяках», погоня за которыми в начале нулевых однажды уже привела к развалу отрасли.

Состоится ли второе прочтение рыболовного хаоса?

Никита Кричевский
доктор экономических наук, профессор



МИНСЕЛЬХОЗ РОССИИ

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ПО
РЫБОЛОВСТВУ
(РОСРЫБОЛОВСТВО)**

**Рыбохозяйственные
ассоциации
(по списку)**

ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ

Рождественский б-р, д. 12, Москва, 107996
Факс: (495) 628-19-04, 987-05-54 тел.: (495) 628-23-20
E-mail harbour@fishcom.ru
<http://fish.gov.ru>

16.05.2018 № *1804-1/18*

На № _____ от _____

Направление материалов
по распределению квот краба

Уважаемые коллеги!

Федеральное агентство по рыболовству по результатам совещания, проведенного 14 мая 2018 года в рамках исполнения пункта 5 протокола заседания Комиссии Правительства Российской Федерации по вопросам развития рыбохозяйственного комплекса от 26 апреля 2018 года № 1 об обеспечении обсуждения целесообразности изменения механизма распределения квот добычи (вылова) краба, направляет материалы по указанному вопросу.

В то же время Росрыболовство просит предоставить соответствующие расчеты и презентационные материалы, приведенные Вашими организациями в рамках совещания, в возможно короткий срок.

Приложение: «Возможные подходы к распределению квоты»
на 10 л. в 1 экз.

С уважением,

П.С. Савчук

Крабы: возможные подходы к распределению квоты

Май 2018 года

Ключевые экономические метрики промысла краба в РФ

Основные факты:

1. Высокомаржинальный промысел
2. Относительно **низкие** удельные налоги и сборы
3. Быстрая окупаемость инвестиций в обновление флота (в наст. время только б/у)

Совокупные:

Вылов	тыс. тонн	80 000
Валовый оборот	\$ млн.	1 000
Средняя норма рентабельности (EBITDA)	%	70-75

Удельные:

Вылов	тонн/судно/год	1 000
Валовый оборот	\$ /тонна	13 000
EBITDA	\$ /тонна	9 000
Ставка сбора за пользование ВБР	\$ /тонна	70
Налоговые отчисления (расчетно)	\$ /тонна	700

Инвестиции:

Стоимость строительства краболова в РФ	млн.\$	15-20
Стоимость покупки б/у	млн.\$	2-5

Возможные подходы к распределению квот добычи краба на период с 2019 по 2033 год (15 летний цикл)

-	БЕЗ БОЛЬШИХ ИЗМЕНЕНИЙ: Продление пользования по историческому принципу для 100% долей квот + повышение ставок сбора	+ \$70 млн в год	-	-
1	ИНВЕСТКВОТА: Распределение 20% долей квот на инвестиционные цели; 80% - без изменений	-	+\$800 млн.	-
2	АУКЦИОН ВАРИАНТ 1: Реализация 50% долей квот через денежный аукцион с правом пользования на 15 лет *	-	+\$700 млн.	+\$ 1000 млн.
3	АУКЦИОН ВАРИАНТ 2: Реализация 100% долей квот через денежный аукцион с правом пользования на 15 лет *	-	+\$ 1 400 млн.	+\$2000 млн.

* Без учета долей квот реализованных с аукционов в течение 2009-2018гг.

Подход 1:

Инвестиционная квота

Предпосылки	<ol style="list-style-type: none">1. Закрепление 500 тонн квоты на 15 лет под новое судно, построенное в РФ2. Стоимость строительства – \$20 млн. /судно (предельно)
Инвестиционная привлекательность проекта для заявителя	<p>По результатам участия в проекте имеется запас прочности:</p> <ul style="list-style-type: none">• Срок окупаемости - 7-8 лет• IRR – 14-15%
Совокупные эффекты для государства	<ol style="list-style-type: none">1. Строительство ~40 единиц флота – до \$800 млн. в течении 5 лет2. Рост налоговых отчислений – нет3. Дополнительный вклад в ВВП – нет
Выгодо-приобретатели	<ol style="list-style-type: none">1. судостроительная промышленность2. финансовые институты (кредиты + банковские гарантии)

Вывод: строительство нового флота не принесет дополнительных экономических эффектов для РХК, только физическое обновление флота.

Подход 1: Инвестквота (базовый расчет)

В консервативных целях для расчета принимается сценарий добычи и производства мороженого краба

Инвестиционная привлекательность проекта из расчета закрепления 500 тонн квоты на судно находится в приемлемом диапазоне IRR, возможно конкурентное снижение объема квот до 30%

Денежные потоки по в базовом сценарии:

Показатель	Ед.изм	База	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Операционный поток	\$ млн.		-	-	3,9	3,9	4,0	4,0	4,1	4,1	4,2	4,3	4,3	4,4	4,4	4,5	4,6
Потребность в оборотном капитале			-	(0,6)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	0,6
ЕСХН			-	-	(0,2)	(0,2)	(0,2)	(0,2)	(0,2)	(0,2)	(0,2)	(0,2)	(0,2)	(0,2)	(0,2)	(0,2)	(0,2)
Инвестиции во флот	\$ млн.		(10)	(10)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Свободный денежный поток			(10,0)	(10,6)	3,7	3,7	3,8	3,8	3,9	3,9	4,0	4,0	4,1	4,2	4,2	4,3	5,0
Норма доходности (IRR)	%		14,8%														
Срок окупаемости	лет		7,4														

Чувствительность IRR к основным предпосылкам:

Широкий диапазон положительного IRR – у проекта имеется значительный запас прочности

Объем выделяемой инвестиционной квоты (тонн)	Стоимость строительства судна (\$ млн.)												
	17,0	17,5	18,0	18,5	19,0	19,5	20,0	20,5	21,0	21,5	22,0	22,5	23,0
500	17,4%	16,8%	16,3%	15,8%	15,3%	14,8%	14,3%	13,9%	13,4%	13,0%	12,6%	12,2%	11,8%
475	17,0%	16,4%	15,8%	15,3%	14,8%	14,3%	13,9%	13,4%	13,0%	12,6%	12,2%	11,8%	11,4%
450	15,9%	15,4%	14,9%	14,3%	13,9%	13,4%	12,9%	12,5%	12,1%	11,7%	11,3%	10,9%	10,5%
425	14,9%	14,4%	13,8%	13,4%	12,9%	12,4%	12,0%	11,6%	11,2%	10,8%	10,4%	10,0%	9,7%
400	13,8%	13,3%	12,8%	12,3%	11,9%	11,4%	11,0%	10,6%	10,2%	9,8%	9,4%	9,1%	8,7%
375	12,7%	12,2%	11,8%	11,3%	10,9%	10,4%	10,0%	9,6%	9,2%	8,9%	8,5%	8,2%	7,8%
350	11,6%	11,1%	10,7%	10,2%	9,8%	9,4%	9,0%	8,6%	8,2%	7,9%	7,5%	7,2%	6,9%
325	10,5%	10,0%	9,6%	9,1%	8,7%	8,3%	7,9%	7,6%	7,2%	6,9%	6,5%	6,2%	5,9%
300	9,3%	8,9%	8,4%	8,0%	7,6%	7,2%	6,8%	6,5%	6,1%	5,8%	5,5%	5,2%	4,9%
275	8,1%	7,7%	7,2%	6,8%	6,5%	6,1%	5,7%	5,4%	5,0%	4,7%	4,4%	4,1%	3,8%
250	6,8%	6,4%	6,0%	5,6%	5,3%	4,9%	4,5%	4,2%	3,9%	3,6%	3,3%	3,0%	2,7%

Подход 2

Реализация с аукциона 50% квот

Предпосылки	<ol style="list-style-type: none">1. Реализация 50% долей квот (~35 тысяч тонн) посредством аукциона2. Обязательство покупателя по строительству флота под освоение квот в течении след. 5 лет
Инвестиционная привлекательность проекта для заявителя	<ol style="list-style-type: none">1. С учетом обязательства по строительству нового флота для освоения приобретаемой квоты и установленного срока пользования квотой в 15 лет, цена на аукционе ограничена сверху минимальным уровнем доходности инвестора
Совокупные эффекты для государства	<ol style="list-style-type: none">1. Строительство ~35 единиц флота (из расчета 1 000 тонн на судно) – до \$700 млн2. Рост налоговых отчислений – нет3. Дополнительный прямой вклад в ВВП - \$1 000 млн. поступлений в бюджет (~35 тысяч тонн по ~\$30 тыс. за тонну)
Выгодо-приобретатели	<ol style="list-style-type: none">1. судостроительная промышленность2. финансовые институты (кредиты + банковские гарантии)3. Государство (прямые поступления в казну)

Подход 2

Реализация с аукциона 50% квот (базовый расчет)

В консервативных целях для расчета принимается сценарий добычи и производства мороженого краба

Обязательства по строительству нового флота в течении 5 лет значительно ограничат потолок цены аукциона (в диапазоне \$25-40 тысяч/ тонну) исходя из экономической целесообразности покупки и минимально возможной ставки доходности инвестора

Денежные потоки по в базовом сценарии:

Показатель	Ед.изм	База	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Операционный поток	\$ млн.		-	-	3,9	3,9	4,0	4,0	4,1	4,1	4,2	4,3	4,3	4,4	4,4	4,5	4,6
Потребность в оборотном капитале	\$ млн.		-	(0,6)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	0,6
ЕСХН			-	-	(0,2)	(0,2)	(0,2)	(0,2)	(0,2)	(0,2)	(0,2)	(0,2)	(0,2)	(0,2)	(0,2)	(0,2)	(0,2)
Стоимость приобретения квоты на аукционе	\$ тыс./тонна	25,0	(13)														
Инвестиции во флот	\$ млн.	20				(10)	(10)										
Свободный денежный поток			(12,5)	(0,6)	3,7	(6,3)	(6,2)	3,8	3,9	3,9	4,0	4,0	4,1	4,2	4,2	4,3	5,0
Норма доходности (IRR)	%	9%															
Срок окупаемости	лет	10,5															

Чувствительность IRR к основным предпосылкам:

Имеется значительный запас прочности IRR проекта к повышению аукционной цены квоты

		Стоимость строительства судна (\$ млн.)																
		17,0	17,5	18,0	18,5	19,0	19,5	20,0	20,5	21,0	21,5	22,0	22,5	23,0				
Средняя стоимость приобретения квоты (\$ тыс./тонна)	50,0	2,1%																
	47,5	-1,3%	-1,4%	-1,5%	-1,4%	-1,0%	-1,7%	-1,8%	-1,7%	-1,3%	-1,7%	-1,7%	-1,3%	-1,4%	-1,5%			
	45,0	-0,5%	-0,6%	-0,7%	-0,8%	-0,8%	-0,9%	-1,0%	-1,1%	-1,2%	-1,2%	-1,3%	-1,3%	-1,4%	-1,5%			
	42,5	0,4%	0,3%	0,2%	0,1%	0,0%	-0,1%	-0,2%	-0,3%	-0,3%	-0,4%	-0,5%	-0,6%	-0,6%	-0,7%			
	40,0	1,3%	1,2%	1,1%	1,0%	0,9%	0,8%	0,7%	0,6%	0,5%	0,4%	0,3%	0,3%	0,3%	0,2%			
	37,5	2,3%	2,2%	2,1%	2,0%	1,9%	1,8%	1,7%	1,6%	1,5%	1,4%	1,3%	1,2%	1,2%	1,1%			
	35,0	3,4%	3,3%	3,2%	3,0%	2,9%	2,8%	2,7%	2,6%	2,5%	2,3%	2,2%	2,1%	2,1%	2,0%			
	32,5	4,6%	4,4%	4,3%	4,2%	4,0%	3,9%	3,8%	3,6%	3,5%	3,4%	3,3%	3,2%	3,2%	3,0%			
	30,0	5,8%	5,7%	5,5%	5,4%	5,2%	5,1%	4,9%	4,8%	4,7%	4,5%	4,4%	4,2%	4,2%	4,1%			
	27,5	7,2%	7,0%	6,9%	6,7%	6,5%	6,4%	6,2%	6,0%	5,9%	5,7%	5,6%	5,4%	5,4%	5,3%			
	25,0	8,7%	8,5%	8,3%	8,1%	7,9%	7,7%	7,5%	7,4%	7,2%	7,0%	6,9%	6,7%	6,7%	6,5%			
22,5				8,5%	8,4%	8,2%	8,0%	7,9%	7,7%	7,5%	7,4%	7,2%	7,0%	6,9%				

Подход 3

Реализация с аукциона 100% квот (аналогично Подходу 2)

Предпосылки	<ol style="list-style-type: none">1. Реализация 100% долей квот (~70 тысяч тонн) посредством аукциона2. Обязательство покупателя по строительству флота под освоение квот в течении 5 лет
Инвестиционная привлекательность проекта для заявителя	<ol style="list-style-type: none">1. С учетом обязательства по строительству нового флота для освоения приобретаемой квоты и установленным сроком пользования квотой в 15 лет цена на аукционе может быть ограничена сверху минимальным уровнем доходности инвестора
Совокупные эффекты для государства	<ol style="list-style-type: none">1. Строительство ~70 единиц флота (из расчета 1 000 тонн на судно) – \$ 1 400 млн. в течении 5 лет2. Рост налоговых отчислений – нет3. Дополнительный вклад в ВВП - \$2 000 млн. единовременных поступлений в бюджет (~70 тысяч тонн по ~\$30 тыс. за тонну)
Выгодо-приобретатели	<ol style="list-style-type: none">1. судостроительная промышленность2. финансовые институты (кредиты + банковские гарантии)3. Государство (прямые поступления в казну)

Основные выводы:

1. Инвестиционная квота **не создает** прямых экономических эффектов для государства (только косвенные эффекты через судостроение и банковский сектор)
2. Проект строительства нового судна под инвестиционную квоту имеет достаточный запас прочности для снижения объема закрепляемой квоты. Как результат - увеличение количества судов более запланированных 40 единиц
3. Расчеты показывают **экономическую целесообразность (выраженную в приемлемом уровне IRR)** для инвестора сценария приобретения аукционной квоты с одновременным принятием обязательства по строительству судна-краболова для освоения данной квоты
4. Реализация квот посредством аукциона способно значительно повысить прозрачность в крабовом сегменте в части финансовых потоков, снижения браконьерства (за счет укрупнения реализуемых лотов)

Существенные предпосылки моделирования:

1. Финансовая модель представлена в долларах США.
2. Денежные потоки проекта составлены на 15 лет (2019-2033гг.)
3. Денежные потоки **в консервативных целях** приведены в реальном выражении, без учета инфляционной составляющей
4. В расчете не учитываются взаимозависимые колебания ОДУ / цены готовой продукции. По совокупности указанных разнонаправленных факторов среднегодовой темп роста принят на уровне 1% в год
5. Для расчета операционного денежного потока **в консервативных целях** принята модель производства мороженой продукции (менее рентабельна по сравнению с охлажденной н/р продукцией)
6. В расчет операционного денежного потока **в консервативных целях** не включен положительный эффект от дозагрузки судна иной квотой инвестора помимо рассматриваемой (инвестквоты или приобретенной на аукционе квоты)

Список рассылки

от 16.05.2018 № 4894-11СР/08

Вр-932950 «Направление материалов по распределению квот добычи
(вылова) краба по итогам совещания 14.05.2018»

№ п/п	Адресат
1	НО "Ассоциация краболовов Севера" info@szrk.spb.ru
2	Ассоциация добытчиков краба Дальнего Востока
3	ВАРПЭ

16.05.2018

Начальник структурного
подразделения исполнителя

