

# Перспективное направление реорганизации управления региональным рыбохозяйственным комплексом

(с использованием опыта Норвегии)

В.А. Елисеев – Санкт-Петербургский государственный университет экономики и финансов

В данной работе проведен сравнительный анализ процесса захода рыболовецкого судна в порты г. Мурманска и г. Киркенеса (Норвегия), навигационные, климатические и др. условия которых практически идентичны.

Среди наиболее актуальных проблем развития рыбопромышленного комплекса г. Мурманска необходимо выделить следующие:

- сокращение времени проводки судна в порт и его стоянки в порту;
- снижение стоимости прохождения формальностей, связанных с заходом судна в порт и сдачей готовой продукции.

Рассмотрим этапы, из которых складывается процесс захода (прихода) судна в Мурманск.

1. **Обязательная лоцманская проводка по Кольскому заливу**, согласно п. 2.3. «Лоцманское обслуживание» (Обязательные постановления по Мурманскому торговому порту от 1998г). В этих постановлениях есть п. 2.3.7 и 2.3.8, где говорится об освобождениях, которые могут представляться в некоторых случаях, но не носят общий характер. Следовательно, для большинства судов, идущих в порт Мурманск, существует следующие проблемные моменты. Судно, заходящее в Кольский залив, в контрольной точке должно встретиться с лоцманским катером и принять лоцмана на борт. На практике очень сложно добиться того, чтобы расчетное прибытие судна в контрольную точку совпадало с фактическим, что влечет за собой простой судна (ожидание лоцмана), либо лоцман ждет судно и, следовательно, стоимость услуги прямо пропорционально возрастает. Это осложняется еще и тем, что после входа судна в Кольский залив, с ним работает лоцман торгового порта. Далее на границе торгового и рыбного порта лоцман торгового порта покидает судно и на его место приходит лоцман рыбного порта. В этот момент также возникает проблема, связанная с ожиданием лоцманских катеров. Далее судно ставится на якорную стоянку в акватории рыбного порта и начинается процесс ожидания портовой комиссии.

2. **Портовая комиссия** состоит из представителей следующих служб:

- пограничники – 2-3 чел;
- таможенники – 1-2 чел;
- ветеринары – 1 чел;
- санитарно-карантинный отдел – 1 чел;
- рыбный инспектор – 1-2 чел;
- карантин растений – 1 чел.

Время ожидания прибытия комиссии не ограничено и может продолжаться достаточно долго, в зависимости от ее загруженности, т.к. проверку всех входящих и выходящих судов делает одна и та же комиссия. Время работы комиссии на борту судна тоже зависит от многих факторов: численность экипажа, специфика грузов и т.п. Далее заказывается опять лоцманская проводка для постановки судна к причалу.

3. **Стоянка у причала.** Время постановки судна под выгрузку и начало выгрузки редко совпадают. Непосредственно время

выгрузки зависит от технической оснащенности и обслуживающего персонала. И то, и другое в рыбном порту г. Мурманска не соответствует современным требованиям, т.к. погрузочно-разгрузочное оборудование, морозильные камеры, транспортная инфраструктура морально и технически устарели и требуют модернизации. Вследствие экономических проблем, связанных с непрофессиональным менеджментом рыбного порта, заработная плата у технических работников очень низкая, из-за этого высококвалифицированные работники перешли на другие предприятия. Оставшиеся рабочие имеют низкую квалификацию и не всегда добросовестно относятся к выполнению своих обязанностей, что приводит к увеличению сроков обработки судна возле причала и нередким случаям пропажи рыбопродукции при выгрузке.

4. **Оформление документов.** Судовые документы на ввозимую рыбопродукцию должны быть оформлены с точностью до килограмма. В противном случае, капитану и судовладельцу инкриминируется нелегальный ввоз товаров. В то же время, в судовой практике, при пересчете сырой рыбы в готовую продукцию используют коэффициенты, которые дают приблизительные данные. Погрешности приборов также приводят именно к таким «рабочим» неточностям. Проблемы, казалось бы, очевидны, но для контролирующих органов этого достаточно, чтобы наложить арест на весь груз рыбопродукции. За объем всей рыбопродукции на момент прихода судна в порт должна быть уплачена таможенная пошлина. Это значительные финансовые затраты. Притом, что рыбопродукция еще не реализована. Далее идет процедура представления качества рыбопродукции фитокарантинным и ветеринарным органам для получения сертификата соответствия на продукцию, произведенную в море. Срок проведения анализа может осуществляться достаточно долго, в очередной раз лишая владельцев судна оперативности в реализации продукции.

Оплата всех вышеперечисленных процедур достаточно велика, причем судовладелец должен производить ее до того, как получает финансовые ресурсы от реализации продукции.

Рассмотрим ситуацию в порту г. Киркенес.

Лоцманская проводка является прерогативой капитана судна. Как правило, капитан судна, пришедшего в порт один-два раза под наблюдением лоцмана, в дальнейшем услугами последнего не пользуется. Это сокращает и время, и финансовые средства компании.

При выявлении несоответствия в количестве фактически ввозимой продукции, комиссия рыбного контроля предлагает внести необходимые изменения в судовые документы. Таким образом, эта проблема решается оперативно и на месте, при этом штрафы не налагаются.

Причалная линия оборудована современными кранами, что обеспечивает быструю выгрузку продукции и уменьшает брак в работе при погрузочно-выгрузочных операциях. Квалифицированные кадры, обеспечивающие обработку судна у причала, работают быстро и без нареканий.

Стоимость услуг, предоставляемых в норвежском порту, ниже, а качество их несравнимо с российскими тарифами на аналогичные виды работ. Оплату за полученные работы, услуги или товар судовладелец или его агент производят после того, как судно ушло на промысел.

Документы, удостоверяющие качество товара, определяют в процессе переработки продукции и никак не влияют на выгрузку и реализацию.

Еще одно преимущество порта г. Киркенес – это его инфраструктура. Здесь предлагается быстрый ремонт двигателей и механизмов, с гарантийными сроками и ответственностью за выполненные работы. Это относится к ассортименту и качеству поставляемых орудий лова и аксессуаров к ним, что прямо пропорционально влияет на повышение рентабельности работы экипажа и фирмы в целом. Активно используется институт судовых агентов и шипчандлеров, как специалистов для быстрого и качественного обслуживания судна. Это заметно уменьшает время стоянки в порту и экономит значительные средства организаций.

Проанализировав ситуацию, можно сделать вывод, что порт г. Мурманска по всем вышеприведенным показателям заметно уступает порту г. Киркенес. Заходить в порт Мурманск экономически не выгодно и, именно поэтому, российские суда и судовладельцы ориентируются на порты Норвегии. Наши промысловые компании, пользуясь услугами норвежских портов, обеспечивают норвежцам высокую занятость населения и загруженность предприятий продукцией – сырцом для дальнейшей переработки. Перерабатывая рыбопродукцию-сырец, норвежские компании производят продукты глубокой переработки (деликатесы, полуфабрикаты), получая прибавочную стоимость, которая значительно превышает по стоимости свежую рыбу, доставленную с промысла российскими судами.

Покупая норвежские орудия лова, приборы и механизмы, россияне обеспечивают заказами сетевязальные фабрики, и следовательно, дают перспективу роста данному производству.

Судоремонтные заводы и верфи ремонтируют российский промысловый флот, гарантируя тем самым безотказную работу в море.

Для улучшения сложившейся ситуации необходимо:

- пересмотреть обязательные постановления по Кольскому заливу в части лоцманской проводки, а также объединить лоцманов торгового и рыбного порта в единую лоцманскую службу;
- модернизировать мощности рыбного порта (реконструкция причальной линии с грузовыми механизмами; строительство хо-

лодильников; реконструкция подъездных железнодорожных и автомобильных путей);

- внедрить современную мировую практику по оформлению документации;
- снизить обязательные взимаемые сборы (портовые и другие);
- сократить до минимума состав портовой комиссии (максимально два человека);
- досмотр судна производить у причала;
- модернизировать судоремонтную базу г. Мурманск;
- восстановить лицензирование видов деятельности, связанных с обеспечением безопасности жизни на море (агентские, шипчандлерские услуги, которые в 2002 г. стали не лицензируемыми);
- внедрить практику уплаты таможенных пошлин и налога на добавочную стоимость.

Все это позволит сократить простои судов в порту г. Мурманска и, как следствие, уменьшит финансовое бремя судовладельческих компаний. Это, в свою очередь, позволит повысить привлекательность порта г. Мурманска для рыбодобывающих компаний.

Необходимо отметить, что в подобном изменении ситуации должны быть заинтересованы все участники процесса добычи и переработки рыбопродукции: компании, население, капитаны торгового и рыбного портов, региональные и местные органы власти. Для рыбодобытчиков выгодней сдавать продукцию, осуществлять ремонтные работы, закупать материально-техническую продукцию и продукты питания, производить смену экипажей в российских портах. Рыбоперерабатывающие предприятия смогут увеличить загрузку своих мощностей и, как следствие, объемы выпускаемой продукции. Предприятия, связанные с судоремонтом, агенты и шипчандлеры смогут получать заказы на постоянной основе. Увеличится количество гарантируемых рабочих мест и налоговые поступления в бюджеты всех уровней, повысится инвестиционная привлекательность рыбного порта и всего рыбопромышленного комплекса Кольского полуострова.

**Yeliseyev V.A.**

#### **Perspective lines of reorganization of fisheries management with use of Norway experience**

*The author carries out a comparative analysis of a process of fishing vessel call in Murmansk and Kirkenes (Norway) ports where navigation, climatic and other conditions are practically identical.*

## ● О ресурсах и квотах

Система квот на добычу водных биологических ресурсов в России и Норвегии – так определили российские и норвежские рыбаки основную тему двухдневного совместного семинара, который прошел в Мурманске.

Его проведение стало возможным в результате сотрудничества Мурманских рыбацких некоммерческих формирований и Союза рыбаков Норвегии, которое в последнее время стало приобретать все более интенсивный характер. И это понятно – ведь речь идет о взаимодействии в сфере управления общими ресурсами. В его рамках норвежцы уже два раза принимали наши делегации, и вот теперь сами приехали в Мурманск.

Прибрежное рыболовство, бывшее когда-то основой жизни поморов, при советской власти сошло практически на нет. Перестали существовать многие поселки и фабрики на побережье Мурманска и Терском берегу, флот уходил рыбачить на просторы Мирового океана. Сейчас «прибрежка», определившаяся заново сравнительно недавно, остается серьезным потенциалом для формирования предприятий малого и среднего бизнеса на Кольском полуострове. В то же время у соседей она традиционно сформировалась как таковая. И рыбацкие семьи, проживающие по берегам многочисленных фьордов, являются его основой. Поэтому и появился проект, направленный на возрождение прибрежных поселков Мурманской области с помощью профессионального образования молодежи и переобуче-

ния взрослого населения. Самое активное участие в нем принимают наши Ассоциация прибрежников, Союз рыбопромышленников Севера, лицей № 6, жители Териберки, специалисты из провинции Финнмарк и представители рыбацкого Союза Норвегии.

Этот Союз в Норвегии существует с 1926 г., объединяет в своих рядах судовладельцев, которые доставляют на свой берег свыше 70 % национального улова. А споры о разделе ресурсов между океанистами и прибрежниками в Норвегии стали возникать с конца 80-х годов прошлого века в ходе бурного развития нефтегазовой отрасли. До этого времени рыба вместе с лесом значилась в основных источниках дохода. С 1994 г. в стране практикуют распределение водных биоресурсов в зависимости от районов промысла. При этом, по данным одного из руководителей Союза Торлейфа Поске, с 1940 г. число рыбаков сократилось в восемь раз, значительно меньше стало и судов, а уловы остались примерно на том же уровне. Молодежь соседней страны без особой охоты занимается рыбалкой. Средний возраст тех, кто пока остается верен традициям, уже превышает 50 лет.

Как видно, проблемы у норвежских рыбаков отчасти схожи с нашими. Поэтому мурманские участники семинара задавали соседям много вопросов. Но и гости хотели больше узнать о работе рыбопромышленного комплекса Мурманска.

«Полярная правда»