



К «Стратегии развития рыбопромыслового флота России на период 2005 – 2020 годов»

К.Ю. Деникеев – капитан, инженер промышленного рыболовства, аспирант кафедры экономики и управления КамчатГТУ

Проблемы рыбной отрасли России зависят, в первую очередь, от проблем рыбопромыслового флота, который составляет более 60 % стоимости основных фондов отрасли. Основными характеристиками рыбопромыслового флота являются его состав, возраст, конструкционные и качественные свойства типов судов, обеспеченность сырьем, отсутствие каких-либо дотаций со стороны государства. К проблемам флота следует отнести низкое качество управления, несогласованность в действиях рыболовных компаний на внешнем и внутреннем рынке, отставание от мировой тенденции развития промышленного рыболовства в целом.

Совершенно очевидно, что, провозгласив концепцию капиталистического пути развития России, с его неперемными законами – рыночными принципами хозяйствования, зависимостью от мировых рынков сбыта, интегрированием в мировую систему финансово-денежных отношений, постсоветское производство экономически и технически оказалось к этому не готовым. Не является исключением и отечественный рыболовный флот. Прекратились государственные вливания в отрасль. Обеднела основная часть потребителей рыбной продукции – рядовые граждане России, произошло дерегулирование как внутреннего, так и внешнего рынков сбыта продукции, вырабатываемой российскими рыболовными компаниями. Немаловажным просчетом руководства отрасли стала потеря рычагов реального управления рыбохозяйственной отраслью, когда стратегия самой отрасли стала складываться из стратегии развития отдельных частных компаний.

Предложения по общему направлению развития рыбной отрасли России

Исходя из анализа развития мирового промышленного рыболовства, с учетом особенностей развития ведущих рыболовных стран и экономики в Российской Федерации, напрашиваются следующие предложения по развитию рыбохозяйственной отрасли РФ в целом:

1. Разделить субъекты РФ по степени зависимости экономики региона от состояния рыбной отрасли:
 основополагающее влияние – Камчатская область (до 70 %);
 значительное влияние – Сахалинская, Мурманская области, Чукотский АО – 40 %; Чукотский АО – 30; Калининградская область, Приморский край – 20 %;
 незначительное влияние – Хабаровский край, Магаданская область (менее 10 %).

2. Исходя из степени влияния рыбохозяйственной отрасли на экономику региона, изменить принцип распределения рыбных ресурсов страны между регионами с четкими правилами разграничения полномочий и взаимной ответственности: чем больше регион получил сырья, тем выше ответственность за его использование.

3. Распределение рыбных ресурсов в регионах в своей основе должно быть бесплатным (как, практически, во всех странах мира). Должен осуществляться принцип экономической (а не административной) модели распределения рыбных ресурсов через ассоциации рыбаков. Данный принцип должен быть закреплен в регионах законодательно, и Федеральный центр не вправе влиять на распределение рыбных ресурсов.

4. С целью повышения отдачи 1 кг рыбного сырья (число рабочих мест, налоги, количество рыбной продукции на одного жителя страны и т.д.) безоговорочно принять следующий принцип работы флота, как основной составляющей производительных средств:

маломерный и малый (прибрежный) флот работает везде, где сможет, и сдает сырец только на берег (или работает, допустим, до глубин 200–600 м);

средний флот – от границ, где работает прибрежный флот, в сторону открытых морей и океанов, если только он не привозит на российский берег свежий сырец;

большой флот – от границ, где работает средний флот, в сторону открытых морей и океанов, если только он не привозит на российский берег свежий сырец.

5. Коренным народам прибрежных территорий выделять подушно и на бесплатной основе определенное количество промышленных квот на все породы, обитающие у прилегающей территории (принцип Новой Зеландии, США (Аляска)), с правом коммерческой продажи рыбным компаниям.

6. Сдавать в концессию только береговые рыболовные участки (от уреза воды до 15-метровой изобаты), при условии развития аква- и марикультуры с приоритетным правом на нее коренного и местного населения.

7. Прекратить практику выделения по межправу тех объемов и видов гидробионтов, которые необходимы отечественным рыболовладельцам, кроме тех стран, кто может предложить возмездные, рентабельные квоты в своих водах. К продаже могут быть предложены только те ресурсы, которые на данном этапе не могут быть освоены отечественными компаниями в силу незнания рынка, отсутствия опыта работы или технических средств (медузы, промысловые объекты, обитающие на глубинах свыше 1500 м, и т.д.).

8. Для освоения открытых участков морей и океанов (ЮВТО, ЮЗТО, ЦВА и т.д.) ввести программу государственного заказа на определенные породы рыб – ставрида, скумбрия, пелагида, кальмары и т.д. по фиксированной цене, с обязательством вывоза из района промысла и поставок топлива по сниженной цене (расчеты прилагаются). Это и будет являться своеобразной дотацией со стороны государства.

Ниже излагается сама концепция использования и развития рыбопромыслового флота Российской Федерации.

Крупнотоннажный флот

Одним из следствий дерегулированности рыбной отрасли начала 90-х годов прошлого столетия явилось то, что практически вся неуправляемая армада крупнотоннажных рыболовных судов РФ пришла в отечественные воды, на которые эти самые воды, в общем-то, и не были рассчитаны, «притянув» с собой и крупнотоннажный флот других государств. Финал этого «хозяйствования» мы наблюдаем сейчас.

Поэтому не случайно одной из главных тем в рыбной отрасли России стала тема перераспределения крупнотоннажного флота из Российской экономзоны в Мировой океан. Вопрос, в общем, поставлен правильно: крупнотоннажный флот должен работать в океане, а не на шельфе. Другое дело – поставить вопрос: а

какой крупнотоннажный флот сейчас есть и какой океанский флот сейчас нужен (рентабелен) в океане?

Основу настоящего российского океанского флота составляют суда типа БАТМ, БАТ, РТМС, РТМК-С, полуБАТ (пр. В-408) и БМРТ. Концепция этих судов разработана в 50-70-е годы для плановой советской экономики. Очевидно, что на рынке действуют свои законы, под которые советские производства подходят с трудом. Так мы подошли к одной стороне вопроса, кого мы «выгоняем» в океан?

Другой, не менее важный, вопрос: на что (на какой объект) и куда пойдут работать эти суда? Очевидно, что, исходя из находящихся в настоящее время свободных мировых рыбных ресурсов, вакантными остались только те, которые по ценностным (вкусовым) качествам занимают низшие места: ставрида, анчоус, хек, скумбрия; отдельно стоит криль. Эти невыбираемые ресурсы находятся как в 200-мильных водах каких-либо государств, так и в открытых водах. Их месторасположение находится далеко от рынков сбыта, портов базирования и мест переработки. Как правило, все перечисленные виды являются пелагическими объектами и водятся в приповерхностных водах.

Низкое потребительское свойство этих ресурсов в основном обусловлено тем, что они требуют дополнительной переработки (повышения их вкусовых качеств). Простая замороженная продукция из них не имеет спроса в оптовой сети. Необходима их дальнейшая переработка – копчение, вяление, маринование, изготовление паст, консервов и т.д.

Исходя из этого, современное мировое промышленное рыболовство пошло по другому пути (доставка такого сырца в охлажденном виде или в виде замороженного полуфабриката до мест переработки и сбыта). На этом основании мировая концепция океанских рыболовных судов 90-х годов претерпела кардинальные изменения. Как следствие, изменились методы и тактика ведения промысла и поиска скоплений, хотя способы лова в основном остались прежние (траловый и кошельковый лов). Рассмотрим их.

Суда. Я бы ввел термины «простой БМРТ» и «суперсейнер». Что это такое?

«Простой БМРТ» – крупнотоннажное судно для тралового лова, имеющие тяговые характеристики 35–60 т, работающие мегатралами. Вертикальное раскрытие таких тралов доходит до 300 м, периметр трала – 2500 м, размер ячеи канатной части трала – 128 м, длина трала – до 1 км. Зафиксированы уловы до 760 т за траление. Суда способны замораживать в сутки до 350 т сырца, имея экипаж 40–50 человек. Объемы трюмов позволяют разместить до 3500 т мороженой продукции. На борту нет перерабатывающего оборудования (что подтверждает термин «простой БМРТ»). После забивки трюма судно следует в порт для выгрузки силами портового хозяйства. Ряд таких судов не имеют промысловую палубу и даже слипа для подъема улова. Трал наматывается на сетной барабан, куток большого объема подтягивается к кормовой части судна, и рыбонасосом большой мощности весь улов переливается в приемные бункера.

«Суперсейнер» – крупнотоннажное судно, предназначенное для лова кошельковым неводом, размером до 300 x 2500 м; максимальные уловы за завет – до 1700 т; объемы трюмов-танков – до 3000 м³. Улов также выбирается рыбонасосом большой мощности. Весь улов, как правило, в охлажденном виде доставляется на береговой рыбоперерабатывающий завод.

Оба типа судна имеют развитые системы RSW – Refrigerating Sea Water (охлаждение морской водой). Суда оборудованы сканирующими эхолотами большой горизонтальной дальности; при промысле применяются изотермические карты состояния поверхностных и приповерхностных вод, выдаваемых международными службами погоды.

Из всех вышеперечисленных критериев «простого БМРТ» наши суда удовлетворяют только критерию тяги на гаке. Наши БАТМ, БАТ, РТМС и др. могут только потянуть такой мегатрал, но постановка и выборка его будут весьма проблематичными, а, как

показала практика, возможны уловы и в 300, и 500 т. И к таким уловам необходимо быть готовым, так как сегодня есть промысловая обстановка, а затем на неделю она может пропасть.

Из всех крупнотоннажных российских судов для промысла в океане технически наиболее подходят как раз супертраулеры испанской постройки (пр. D 1305, мощность ГД – 8000 л.с., объем рефтрюма – 4000 м³, 2 сетных барабана под мегатралы, суточная производительность по заморозке – 150 т, РМУ – 150 т по сырью, наличие цистерн RSW – 250 м³). БАТМы и РТМС надо модернизировать коренным образом. Модернизация МФТ (пр. Р-9104 и FVS-419) не имеет смысла (недостаточная мощность ГД, малый объем трюма, да и концепция МФТ – самая эффективная на отечественном минтае, поэтому их надо оставить здесь), а суда типа БМРТ вообще не смогут там работать (и не могли в 80-е годы).

Что надо сделать с БАТМ, чтобы они как-то приблизились в своей эффективности к концепции «простого БМРТ». Опыт работы судов АО «Находкинская база океанического рыболовства» (Приморский край) в Мавритании показал, что, по крайней мере, необходимо увеличить суточную производительность по заморозке до 200–250 т, убрав все разделочное оборудование, и снизить состав экипажа до 65–70 человек. Но этого недостаточно. Для дальнейшего повышения производительности необходимо довести объемы приемных бункеров (цистерны RSW) до 200–250 м³, установить хотя бы один сетной барабан, а вместо трюма для рыбной муки и РМУ установить третий рефрижераторный трюм. Необходимо установить сканирующий эхолот большой горизонтальной дальности (не менее 5000 м) и ввести в штат гидроакустика, обученного работать со специальными изотермическими картами района промысла. Все эти нововведения позволят снизить промысловые усилия более чем в 2 раза, а вкупе с новой тактикой лова сделают океанский промысел рентабельным (суточная добыча судном типа БАТМ в районе ЮВТО может быть доведена до 400 т: 250 т заморожено, 150 т помещено в цистерны RSW).

Несколько слов о тактике поиска скоплений. Например, при работе у берегов Мавритании применяется следующая тактика лова. В период промысловой обстановки (1–2 недели в месяц) суда успевают сделать забой трюма, делают перегруз и уходят в ближайший порт (или остаются в районе промысла в дрейфе). На промысле остается дежурное судно (обычно пустое или с малым количеством продукции на борту), которое отслеживает промысловую обстановку. Как только ставрида образовала промысловые скопления, дежурное судно дает информацию и весь флот выходит на промысел. В ЮВТО такая тактика, скорее всего, не подойдет, так как порты базирования судов находятся на значительном удалении от районов промысла, рыбы там значительно больше, но она разбросана на значительных площадях и там целесообразен поиск рыбы всем флотом. И кто первым выходит на скопления, тот сообщает остальному флоту.

Следующий момент – это вопрос финансирования модернизации судов по предлагаемой концепции. Совершенно очевидно, что в настоящее время ни один владелец крупнотоннажных судов не имеет средств на проведение подобной модернизации. И здесь без помощи государства не обойтись. Предварительный подсчет показывает, что на модернизацию (и частичную реновацию) судов типа БАТМ, ориентированных работать вне экономзоны РФ, требуется не менее 3 млн долл. США на каждый. По действующему налоговому законодательству РФ, эти деньги можно взять из чистой прибыли предприятия, а исходя из фактического действия того же налогового законодательства, ее можно получить, только освоив 10 000 т бесплатного охотоморского минтая(!) Или государство выделит невозвратную (или беспроцентную) ссуду частному предприятию?!

¹ В 1990 – 1992 гг. канадское правительство, в связи с уменьшением национальных рыбных запасов, потратило 1,5 млрд канад. долл. на трудоустройство канадских рыбаков, лишившихся работы вследствие того, что был закрыт ряд частных компаний. В 1995 г. американское правительство в подобной ситуации выкупило у американских частных судовладельцев 15 крупнотоннажных рыболовных траулеров по рыночной стоимости и пустило их на металлолом!

Скорее всего, государству будет выгодней заключить с судовладельцем договор, где оно выделяет на модернизацию крупного судна АО бесплатный сырец в необходимом для этих целей объеме, а судовладелец берет на себя обязательство «уйти» из отечественной экономзоны. Технически это можно сделать, оговорив в договоре конкретное судно и дав ему разрешение на лов только на тот год, в который оно будет осваивать лимиты для своей модернизации. В Норвегии государство лимитирует розничные цены на семгу (не дороже 2 долл. за 1 кг) и жестко ограничивает право на выращивание рыбы. Это и будет являться своеобразной «дотацией» государства на модернизацию флота.

А что касается дополнительных лимитов, то при всей острой нехватке сырца в РФ большое количество его каждый год почему-то не осваивается. В частности, в 2004 г. промысловики Камчатской области только в трех промысловых районах – Петропавловск-Командорская (6102.2), Западно-Камчатская (6105.4), Камчатско-Курильская (6103.1) подзоны – недоосвоили 56 % утвержденных лимитов, что в весовом эквиваленте составило 128 244 т.

Еще один вопрос, который необходимо будет решать руководству компании, желающей (вынужденной) уйти работать в океан: куда все же идти? В Антарктику на криль, в Мавританию на ставриду и скумбрию, в воды Намибии на ставриду или в ЮВТО?

Ввиду того, что промысел криля возможен ограниченное время (ноябрь – март), и очень больших расстояний до портов базирования (п. Кейптаун, о. Мадагаскар, п. Сингапур), работа на криле без поддержки государства вряд ли возможна, хотя потенциал криля оценивается в 4 млн т.

Работа флота ОАО «Дальморепродукт» у берегов Намибии показала, что, хотя рыбы там и много, но порты базирования флота, где есть топливо, тара, продукты питания и возможности для отдыха экипажа, находятся все же далеко от мест лова, а базирование на воюющую Намибию не практикуется. Да и климат там такой влажный (тропики), что наши старые БАТМы там сгниют, не отработав срока.

Остаются два основных района – воды Центрально-Восточной Атлантики (район Мавритании) и ЮВТО. Но если в ЮВТО промысел ведется вне экономических зон чьих-либо государств, то в Мавритании – в водах, находящихся под юрисдикцией государства, и за право лова необходимо отдать 1/5 часть готовой продукции. Правда, следует отметить, что базирование флота в последнем случае существенно лучше, чем в ЮВТО.

Всего в ЮВТО, за пределами экономических зон иностранных государств, добывалось до 1,5 млн т ставриды, что является подтверждением изученности и «обкатанности» данного промыслового района.

В ЦВА для крупнотоннажного российского флота потенциал составляет 1 млн т рыбы таких видов, как: сардинелла – 230 тыс. т; сардина – 34 тыс.; ставрида – 185 тыс.; скумбрия – 93 тыс.; тунцы – 45 тыс.; прочие – 413 тыс. т (в том числе кальмар океанический).

Юго-Восточная Атлантика может дать приращение в 600 тыс. т, в том числе: мавроликуса – 300 тыс. т; океанического кальмара – 300 тыс. т.

Антарктический район может дать приращение в 100 тыс. т (светящийся анчоус).

Правда, ряд этих районов требует «доизучения», в связи с потерянными за прошедшее десятилетие опытом и связями. Несомненно, каждый судовладелец вправе выбрать, что ему выгодней: ловить в ИЭЗ РФ 4 мес. в году или работать круглый год за ее пределами на свой страх и риск. В США крупнотоннажный флот работает в Беринговом море всего 1,5 мес. в году, а остальное время стоит на приколе, но не надо забывать, что он работает по «олимпийской» системе и что технические возможности крупнотоннажного траулера позволяют ему обрабатывать до 3 тыс. (!) т минтая в сутки («АМЕРИКЭН МОНАРХ»). Но в тех же США есть рыболовные компании, которые работают у бере-

гов Аргентины на кальмаре и на тунце в Центральной части Тихого океана.

Остальными районами Мирового океана, потенциально пригодными для работы крупнотоннажного флота РФ являются районы Новой Зеландии, Аргентинский (Патагонский) шельф и район СВТО, но их освоение может быть начато только после заключения межправительственных договоров со странами, имеющими юрисдикцию на прилегающий шельф. Для освоения части свободных сырьевых ресурсов Мирового океана (тунцы, пелагические кальмары, некоторые виды анчоусовых) необходимо строить новый, современный специализированный флот, что на данном этапе является весьма проблематичным, так как не хватает оборотных средств для эксплуатации флота, имеемого сегодня.

После всего этого, наверняка, встанет главный вопрос: а кто будет покупать, например, нашу мороженую ставриду, как ее оттуда вывозить, кто будет доставлять топливо, тару, продукты питания для каждого работающего там судна? Советский крупнотоннажный рефрижераторный флот остался в преданиях организаций родного МРХ типа ДАЛЬРЫБСБЫТ, СЕВРЫБСБЫТ и СОВРЫБФЛОТ, а единое руководство экспедицией частных судовладельцев представляется весьма проблематичным, и в то же время ни одна российская рыболовная компания, имеющая крупнотоннажный флот в одиночку программу освоения океана не потянет. Что делать?

Исходя из этого, государству придется взять на себя часть организационных функций, главная из которых, на мой взгляд, – это объявление госзаказа на мороженую ставриду по фиксированной цене, с обязательным вывозом из района промысла. Например, в ЮВТО модернизированные БАТМы (свободные от лизинговых и бербоутных платежей) будут приносить прибыль судовладельцу в размере 2 млн долл. США в год, продавая государству в районе промысла 1 т мороженой ставриды по цене 350 долл. США. Конечно, все это выглядит теоретически верно только в том случае, что это нужно государству. Сейчас, может быть, и нет, но в XXI веке это будет востребовано многими государствами!

Планируемый вылов в этом случае составляет 20 тыс. т ставриды в год (рекорд добычи в этом районе составил около 35 тыс. т ставриды судном типа БАТ). При стоимости доставки 150 долл. США за 1 т из ЮВТО в порт Владивосток цена мороженой ставриды по 500 долл. США для береговых рыбозаводов становится уже приемлемой (сейчас же береговые рыбозаводы на Камчатке покупают парной сырец по 500–600 долл. США за 1 т). Но и государство должно снабжать БАТМ в районе промысла флотским мазутом по 150 долл. США, а дизельным топливом – по 250 долл. США за 1 т (имеются расчеты). Регулирование цены на топливо для отдельных отраслей практикуется многими государствами, особенно бедными (Венесуэла, Иран, Ирак), и, как правило, для отраслей, производящих продукты питания, – сельского хозяйства. Государство пусть считает, к какой стране оно себя относит и в какой ряд поставить рыболовство, особенно в части освоения перспективных (т.е. востребованных в дальнейшем) промысловых районов.

А уже после этого можно предположить, что судовладелец, отработав по такой схеме срок службы своих старых судов, на основании опыта работы и уверенности в партнерстве государства будет иметь средства и захочет построить современный океанский флот на своих верфях и продолжить работу в этих океанических районах.

Исходя из вышеперечисленного, напрашивается вывод, что весь рыболовный флот России надо делить на работающий в отечественной экономзоне и вне ее. Ведь очевидно, что налогообложение, равно как и законодательное поле, в этих случаях различны. А уже флот, работающий в отечественной экономзоне, в свою очередь, делить на крупный, средний и прибрежный, причем, прибрежный флот (работающий только на берег) может состоять как из судов среднетоннажного (неограниченного) класса, так и из малых судов, включая мотоботы.

Условная «дележка» флота в отечественной экономзоне по вышеперечисленной градации необходима как для получения максимального эффекта от использования 1 ед. сырья, так и исходя из условий промысла. Причем, эффективность использования 1 ед. сырья подразумевает не простую производительность труда 1 работника, а максимальное использование 1 т сырья (максимальные налоги, включая вторичное налогообложение; количество рабочих мест; максимальная прибыль предприятия). Ведь получается, минтай б/г, выработанный с 1 т сырья на БАТМ, дает рабочие места в Китае при переработке его на филе на береговом рыбоперерабатывающем заводе. Естественно, с этой 1 т сырья уходят в Китай и заложенная в нем прибыль, и налоги. А нельзя ли их оставить в России? Можно, если возить этот минтай на российский рыбоперерабатывающий завод, и обсуждаемый сейчас Федеральный закон о прибрежном рыболовстве, по сути, должен решать именно эту задачу.

В то же время совершенно очевидно, что зимой в Охотском и Беринговом морях могут работать только крупные суда, но их количество не должно ограничивать возможности среднего флота, загружающего берег. Иными словами, крупный флот в отечественной зоне должен работать там, где технически не может работать средний флот. Летом, очевидно, этот крупный добывающий флот преимущественно должен заниматься приемкой от малого и среднего флота или работать в тех районах, где он не ограничивает работу среднего и малого флота. Этим достигается максимальная отдача от использования 1 ед. сырья.

Государственный интерес в предлагаемой концепции вывода крупнотоннажного флота в океан состоит:

в повышении уровня обеспеченности продовольственной безопасности страны;

значительном ослаблении прессинга на отечественные промысловые районы и, как следствие, их сохранении, приумножении и более полной загрузке береговых прибрежных рыбоперерабатывающих структур (если это не регулировать, то за нас это отрегулирует, и уже не раз регулировала, природа – полный запрет на промысел краба, сельди, окуня в ДВ-бассейне);

возврат, освоение и закрепление в мировых промысловых районах, что станет особенно актуальным в XXI в.;

повышение удельного показателя среднедушевого потребления рыбы и морепродуктов в стране, которая пока является более дешевой, чем мясо;

более полная загрузка рыбоперерабатывающих производств внутри страны, включая загрузку рыбных портов, станций, холодильников и т.д.;

возможность возрождения рыбного товарного производства внутри страны с помощью видов рыб, требующих в составе кормов исходный рыбный белок (осетр, лососевые, сиговые);

создание дополнительных рабочих мест в рыбохозяйственной и профильных отраслях; повышение налоговой отдачи; фактор вторичного налогообложения; «загрузка рыбной науки» и т.д.

Среднетоннажный флот

Автору статьи пришлось присутствовать при математическом моделировании работы среднетоннажных судов (к которым относятся ярусоловные морозильные суда немецкого проекта 1440) в Гипрорыбфлоте в 1999 г. Так вот, для ЯМС (стоимостью 12 млн долл. США) было просчитано 5 (!) вариантов годовой работы на Дальневосточном бассейне, им закладывалось 330 (!) дней промысла в году, отдавался весь ОДУ окуня и трески бассейна, и ни в одном варианте суда не имели положительной рентабельности. Имеется в виду получении прибыли после выплаты всех налогов, лизинговых, страховых и прочих платежей. Выходит, что эти нерентабельные суда, «перелопачивая» самый дорогой сырец на бассейне (при этом выбрасывая до 40 % прилова!), ничего не зарабатывают для области, региона, страны? Но главное, что с приходом ярусоловов площадь облавливаемых участков на Дальневосточном шельфе приблизилась к 90 % всей площади шельфа, хотя раньше не превышала 25 %.

Ярусоловы своими 40 тыс. крючками изо дня в день, методично вылавливают только половозрелых особей. Треска, к примеру, мечет до 9 млн икринок (посчитайте, сколько она могла бы дать потомства). Что получилось в итоге? Если раньше, в 1984 г., РС-300 вылавливал снюрреводом в зимнее время в Петропавловск-Командорской подзоне 2200 т только трески, а МРС-225 – еще 2000 т в летнее время, то сейчас в этой подзоне РС-300 в год вылавливает не более 500 т! Иными словами, раньше, облавливая «примитивными судами и методами» 25 % шельфа, мы вылавливали больше просто потому, что трески было больше, так как на оставшихся (нетронутых) площадях шельфа она успевала вырасти, заполнить все эти 70 % шельфа и, как переизбыток, «выплеснуться» на пригодные для нас 25 % шельфа! И выходит, что покойный профессор промышленного рыболовства, доктор технических наук Степанов Герман Николаевич был абсолютно прав, когда выступал против ввода ярусоловов на Дальнем Востоке.

Для этих типов судов 90 % шельфа (от 5 до 1500 м) является промысловым местом. Он, ЯМС, просто технически может работать там, где ни РС-300, ни МРС-150 делать нечего. Имеется мнение отдельных ученых, что возросшие запасы терпуга в Петропавловск-Камчатской подзоне связаны с уменьшением численности трески, которая, как хищник, как раз питается молодь терпуга. Ведь во времена, когда здесь было много трески, терпуг ловился в штучном варианте, т.е. произошла элементарная подмена высокоценной породы рыб на среднеценную. Теперь подумайте, нужны ли такие суда и такое производство, которое не имеет рентабельности, уничтожает рыбные запасы (губит производителей), но регулярно оттягивает на себя лимиты? Надо еще отметить, что РС-300 и МРС-150 загружали бы российский берег, а треска с ЯМС идет 100 % за рубеж (с нее не берется НДС, плата за ресурсы уходит в Москву, а лизинговые платежи – 12 млн долл. США + проценты – уходят в немецкий банк *KWF*). К слову сказать, даже капитаны ЯМС признают, что ярусоловы губительно действуют на треску и что их на весь Дальний Восток должно быть не более 6–10 судов, а их кроме камчатских еще около 30 ед.!

Из сказанного выше можно сделать вывод, что в будущем пополнение среднетоннажного флота судами такого класса не рационально.

Остальной среднетоннажный флот необходимо поделить на имеющий переработку на борту и без таковой. Как и весь постсоветский рыболовный флот, не имеющий переработки (свежевой) и являющийся далеко не самым рентабельным в рыночных условиях. Ранее, когда задачи рыбной отрасли были другие (накормить страну), требования рентабельности судов не выдвигались, и это несоответствие покрывалось значительной поддержкой государства (дотации доходили до 41 коп. на 1 руб. товарной продукции). Да и сырьевая база была другая. Именно в то время связка «средний флот – плавбазы» была востребована и работала. Сейчас, в эпоху построения рыночной экономики, задача у любого производства, в том числе и рыбного, одна – извлечение прибыли. Но к ее решению большинство постсоветских производств не готовы, особенно с изменением сырьевой базы (нехваткой ресурсов) и введением платности ресурсов. Только несоответствием качества производства на свободном рынке и производств, оставшихся с постсоветского пространства, можно объяснить тот факт, что Норвегия в 2000 г. с 1 т обезличенного рыбы-сырца выработала продукции на 1530 долл. США, а Россия – на 570 долл. При этом до 45 % норвежского рыбного сырья уходило в виде рыбного корма на воспроизводство ценных пород рыб и морепродуктов (норвежский лосось, черный палтус, гребешки). Ведь продукцию мы продаем на одних и тех же рынках – российском, европейском, японском (Норвегия после российского производителя занимает 2-е место на российском оптовом рыбном рынке).

Исходя из вышеперечисленного, можно сделать вывод, что высокопроизводительного среднего флота для предприятий, для регионов, для страны в целом нет или его мало, не считая тех судов, которые работают на высоколиквидном сырце – крабе,

дрифтерном лососе, палтусе, трубаче. А какой флот нужен и что делать с тем, который есть?

В связи с тем, что сырьевая база ограничена (в России и в мире) и главной задачей отрасли является повышение отдачи с 1 т добытого сырца (увеличение налогов, сохранение и приумножение промысловых запасов), вывод можно сделать только один: необходимо средний флот, не имеющий собственной переработки на борту (СТР пр. 420, пр. 503, РС-300 и подобные), ориентировать на работу на берег (увеличение рабочих мест, «коэффициента извлечения прибыли» с 1 кг сырца). Но для этого необходима модернизация, которая обеспечит увеличение срока сохранности сырца на борту до 5–7 дней. Тогда и судам будет рентабельно работать на берег – например, они смогут добывать зимний минтай на Западной Камчатке и «доставать» до Петропавловска-Камчатского или Сахалина (300–500 миль).

Японские свежьювые суда («хокутэны»), работая на Западной Камчатке, сдают зимний минтай на о. Хонсю. Десятки исландских среднетоннажных судов работают за 300–700 миль от места сдачи и обеспечивают сырцом 400 (!) своих береговых заводов. Средняя стоимость продукции этих заводов составляет 1200–1300 долл. США с 1 т привезенного сырца, хотя Исландия не наделена «дармовыми» природным лососем, крабом и икряным минтаем; основная сырьевая составляющая исландской рыбной промышленности – это сельдь, путассу и окунь.

Какой вариант сохранности сырца: охлаждение льдом в куботейнерах, охлажденной морской водой в цистернах (RSW) или жидким льдом, – пусть выбирает судовладелец. Но лучше, конечно, заказывать новые суда.

Что касается остального (основного) среднего флота, имеющего собственную переработку (СРТМ-К, СТР-М пр. 503, «Атлантик»-333), то здесь определяющей будет способность судна рентабельно работать на низколиквидном сырце (камбала, навага, мойва) и на приемке лосося. То есть принимаются в расчет не только низкие цены на готовую продукцию, но и слабая промысловая обстановка, сложные гидрометеороусловия, особенно в зимний период, и ограниченные возможности самих судов (например, судно типа СРТМ-К по своим тяговым характеристикам не может работать на траловом кальмаре). Вышеперечисленные суда имеют ограниченные возможности для модернизации как с целью повышения коэффициента использования сырца (установка мини-РМУ, цистерн RSW), так и освоения новых объектов лова (лов сайры на электросвет).

Совершенно очевидно, что в дальнейшем они подлежат замене на новый, высокопроизводительный среднетоннажный флот, с полным циклом обработки, способным вести промысел основными орудиями лова (трал, снюрревод, сайровая и крабовая ловушки, драга), включая высокопроизводительную переработку лосося со ставных неводов. Предпосылки для этого подсказывают рынок и сама природа – увеличение стоимости икряной мойвы в Японии до 1200 долл. США за 1 т (на ДВ-бассейне ежегодно не вылавливается до 100 тыс. т) и стабильное увеличение запасов сайры (по прогнозу ТИНРО-Центра, пик запасов тихоокеанской сайры придется на 2017 г.). И этот флот с успехом заменит большинство крупнотоннажных судов, выводимых из российской экономзоны, и позволит освоить близлежащие воды Мирового океана за ее пределами. В частности, в Южной Корее рядом ча-

стных рыбопромышленных компаний, при поддержке правительства принята программа освоения перспективного района промысла сайры к востоку от Курильских островов до 170-го меридиана (в 300–400 милях южнее Петропавловска-Камчатского). Что же мешает сделать это нам?

Прибрежный или малый флот

Важность прибрежного флота для любого рыбохозяйственного региона очевидна. Прибрежный, или малый, флот – это, прежде всего, максимально эффективное использование природных ресурсов, каковыми являются рыбные ресурсы «при берегу». Еще Давид Риккардо, знаменитый экономист, автор теории ренты (которая актуальна до сих пор), утверждал, что ценность территории, возле которой имеются богатые рыбные нивы, значительно больше иной. И задача региона как раз и состоит в том, чтобы максимально использовать это богатство. А вот как мы это богатство используем, видно из приведенной ниже таблицы (данные по Камчатской области).

В то же время рыболовные страны, ведущие лов в соседних с РФ районах и в экономзоне РФ, «извлекают продукции» из 1 т усредненного рыбного сырья: Норвегия – 2000 долл. США (2002 г.); Исландия – 1400 (2003 г.); Республика Корея – 1100 (2000 г.); КНР – 950 долл. США (2001 г.).

Прибрежный флот России представлен не более чем двумя десятками типов судов – MPC-80, MPC-150, MPC-225, МРТК типа «Балтика» и катером типа КЖ (который используется при промысле ставными неводами) на Дальневосточном бассейне и СЧС, МРСТ типа «Керчь» и промботы – на остальных бассейнах. Проекты всех представленных судов создавались в конце 40-х – 60-х годах, а идея катера типа КЖ появилась на свет в конце 30-х! Современный же прибрежный рыболовный флот только одного штата Аляска представлен минимум 200 (!) проектами, причем, впечатляет не столько разница в размерах судов (от 9 до 28 м) или в мощности ГД (от 48 до 2 х 1200 л.с.), сколько то, что основная масса прибрежных судов существует в одном экземпляре! И на Дальнем Востоке большое количество появившихся, как грибы после дождя, различных мотоботов (на Камчатке в 2005 г. зарегистрировано 160 мотоботов разного типажа) подтверждает их востребованность на рынке.

Правда, необходимо отметить, что в последнее время появляются новые проекты малых промысловых судов в металле на Дальнем Востоке, Черноморском бассейне и на Балтике.

Другое дело, как оценить эффективность всего нашего прибрежного флота? Ведь прибрежный флот – это освоение шельфа от уреза воды до 100, а кое-где и до 200 м. Это несколько десятков видов рыб и морепродуктов (в Японии – до 600). Это весь спектр орудий лова: от активных (трал, снюрревод, кошельковый невод, драга, джиггеры) и пассивных (различные ловушки, ярусы, невода, сети, удочки, переметы и даже глиняные кувшины, которыми ловят осьминогов и каракатиц) – до искусственных – садков, в которых рыбу и моллюсков выращивают. Даже этот перечень приводит к мысли, что тех двух десятков основных типов судов не хватит, чтобы эффективно осваивать прибрежку. Причем, прибрежный флот – это, как правило, малые объемы добычи, большой ассортимент сырья, ограничения по району и периоду промысла, отсутствие на борту переработки, а значит,

Показатель	Ед. изм.	1997 г.	1998* г.	1999 г.	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.
Вылов рыбы	Тыс. т	678	651	580	572	502	481	528
Объем продукции	Млн руб.	2028800	2630,9	6655,1	7824,2	9297,0	10192	10126
Курс доллара	Кэфф.	5960	21	26,8	28,7	30,5	31,6	30,2
Объем продукции	Млн долл. США	340,402	125,280	248,325	272,620	304,819	322,531	335,298
Стоимость продукции из 1 т сырца	Долл. США	502	192	428	476	607	670	635

* Дефолт 1998 г.

требование к сохранности сырья и еще ряд условностей и ограничений, которые не способствуют повышению производительности труда. Но в то же время малый флот – это максимально щадящие способы изъятия рыбных ресурсов, это возможность полного освоения «неудобья» – малых глубин, мелких бухт, трудных объектов для лова, но которые с успехом используются странами с развитым прибрежным рыболовством. Нам, северной территории не все и подойдет из мирового прибрежного арсенала техники и способов лова, но и то, что есть, используется далеко не самым оптимальным образом.

Какие здесь могут быть предложения?

Во-первых, прибрежный флот должен быть ориентирован в основном для сдачи сырья на берег. В «прибрежной экономике» это практически аксиома. Советский малый флот был также ориентирован на это. А то, что он в период перестройки ушел от сдачи на берег (и не потому, что прекратились дотации, а из-за того, что, действительно, в рыночной экономике, невыгодно такими технически не оснащенными судами работать на берег).

Наши малые суда (в основном – МРС) также не имеют на борту средств для увеличения сроков нахождения сырья, что технически можно решить очень просто: сырец необходимо охладить до предела, называемого у технологов криоскопической точкой. Решение проблемы сохранности сырья повысит эффективность добычи сырья на порядок. Пример: осьминог, который добывается у берегов Марокко, продается для ресторанов Парижа по цене в 10 раз выше, чем для местных ресторанов. Донные породы (треска, палтус, угольная рыба), добытые в Бристольском заливе малым флотом, через 7-8 дней после добычи продаются в супермаркетах Торонто (юг Канады) в 5-6 раз дороже замороженных. Аляскинская нерка в супермаркетах Токио идет по 100 долл. за 3-килограммовый экземпляр. Во всех случаях рыбу не замораживают, а просто охлаждают.

Даже если эту рыбу не доставлять самолетами или автомашинами к местам сбыта, а сдавать охлажденную на береговой рыбо-завод, экономика сырья будет выше в 1,2–1,5 раза. Простой пример: при работе МРС-150 в районе бухты Асача (юго-восток Камчатки) и сдаче охлажденного сырья на береговой завод в Петропавловске-Камчатском судно теряет за месяц до 50 % промыслового времени, приходя в порт незагруженным и привозя сырец далеко не лучшего качества. А вот на рыбных причалах Испании автором статьи не было замечено ни одного (!) малого рыболовного судна, которое привозило бы рыбу, не пересыпанную льдом, или в цистернах, не оборудованных RSW.

Во-вторых, прибрежный флот законодательно должен быть поставлен в приоритетное положение со средним и большим флотом. У него должно быть отнято право сдавать сырец в море, но он должен иметь и некоторые преимущества, заключающиеся, например, в предоставлении бесплатных (больших) квот, определении оптимальных сроков промысла, выделении специальных районов, в упрощенной системе оформления промысла и контроля выхода-прихода, налогообложения, и самое главное, в признании гарантии на выделенные лимиты, как финансовой для получения льготных кредитов под будущий сырец.

Например, 100 т лимитов трески есть гарантия для получения, допустим, 10 000 долл. США. В Японии такой своеобразной гарантией для банка была земля. У нас сейчас в Государственной Думе лежит закон о земле, который позволит фермеру закладывать в банке свою землю и получать средства для проведение посевных и уборочных мероприятий. А что закладывать рыбаку? Иначе эффективного пользователя на морской ниве мы не вырастим. Отношения среднетоннажного и крупнотоннажного флота с выделением лимитов можно регулировать налогообложением, а в прибрежном рыболовстве логично будет регулировать закреплением. Во всем мире рыболовство делят на прибрежное и на все остальное. И у нас активно проводится идея выделения прибрежного рыболовства в особое, подконтрольное территории, регулирование, что, надеемся, будет зафиксировано в Федеральном законе «О прибрежном рыболовстве».

Завершая статью, хотелось бы довести эти рассуждения до руководства Госкомрыболовства РФ и Минсельхоза РФ и выделить в качестве основных следующие проблемы отрасли:

1. Взимание платы за право добычи, которая есть ни что иное, как дополнительный незаконный налог на рыбаков и регион в целом (нигде в мире нет платы за рыбные ресурсы для граждан и юридических лиц государства).

2. Проблема с определением, кто является собственником рыбных ресурсов: федеральная или региональная власти или все же ассоциация рыбаков и коренные национальности с участием федеральной и региональной властей?

3. Проблема с определением «правил игры» в отрасли, касающихся распределения рыбных ресурсов (в «рыбной» Норвегии исходными пунктами (группами) в распределении рыбных ресурсов выступают только наука и сами рыбаки; чиновники только закрепляют это законодательно).

4. Проблема с установлением (выработкой принципов) единой, обязательной для всех рыбаков региона (и России) политики, как в части производства, так и сбыта продукции (в Норвегии лицензию даже на выращивание рыбы за свои средства получить невозможно, если это увеличение производства приведет к обвалу установившихся цен).

5. Проблема с определением концепции по оптимальной расстановке флота в зависимости от типа (крупно-, среднетоннажный и прибрежный), исходя из состояния сырьевой базы, обеспечения рабочих мест, налоговой отдачи в регионе, с учетом ограниченности сырья в российских водах.

6. Проблема с понятием обязательности постоянного участия государства в льготном финансировании рыбной отрасли как стратегической (см. приводимую выше концепцию вывода крупнотоннажного флота в океан), и государственная программа поддержки развития сельского хозяйства страны (а рыбная отрасль органически входит в число отраслей, производящих пищевую продукцию) косвенно подтверждает это.

Литература

1. Зиланов В. Морской узел// «Северная Пацифика», 2000, № 1 (9). С. 13.
2. Флот рыбной промышленности: Справочник. М.: Транспорт, 1990.
3. Флот рыбной промышленности: Справочник типовых судов. Дополнение № 1 к 3-му изд. С.-Петербург: Гипрорыбфлот, 1997.
4. Орудия и методы промысла. НПК «Феджи-Билдинг – Дальрыбсисстемотехника». Вып. 1 (1). Владивосток, 1996. С. 4–5.
5. Судостроение и судовое оборудование. НПК «Феджи-Билдинг – Дальрыбсисстемотехника». Вып. 1 (1). Владивосток, 1996. С. 10.
6. Мировой океан: экономика и политика/ Под ред. акад. Е.М. Примакова. М.: Мысль, 1986. 72 с.
7. Судзуки А. Японская программа освоения новых, перспективных районов в Мировом океане. Владивосток: Отдел НТИ Дальрыбы, 1975. 19 с.
8. Тенденции изменения технико-экономических характеристик использования промыслового флота. ВНИЭРХ. С.-Петербург, 2001.
9. О современном состоянии рыбного хозяйства России: Сб. М.: ВНИЭРХ, 2000.
10. Рыбное хозяйство за рубежом: Сб. М.: ВНИЭРХ, 2002.
11. Рыбное хозяйство// Вып. 6. Сер.: Биопромысловые и экономические вопросы мирового рыболовства. М.: ВНИЭРХ, 2000.
12. Обзорная информация// 2-й, доп., вып. Современное состояние и перспективы научно-технического развития рыбного хозяйства России. М.: ВНИЭРХ, 2002.
13. Экономические проблемы развития рыбного хозяйства России. Науч.-практ. конфер. 28-29 октября 2002 г.// Сб. науч. статей и докл. М.: ВНИЭРХ, 2003.

Denikeyev K. Yu.

“Strategies for Russian fishing fleet development for the period of 2005-2020”

The state of fisheries branch of Russia depends, first of all, on the state of fishing fleet which makes up about 60% of basic funds of the branch. A fishing fleet is characterized by its composure, age, construction and qualitative properties of vessels. Among the problems of domestic fleet are the following: low quality of maintenance, lack of coordination of fishing companies activities at home and foreign market, lack of state funding, lag from world developmental tendencies.

The author gives his opinion on the concept of use and development of fishing fleet in the Russian Federation.