

Российские переловы баренцево-морской трески в море и в норвежских отчетах

В.М. Борисов, Б.Н. Котенев (ВНИРО), Борисов А.И. – ДГУП МРЦМ

Баренцево и Норвежское моря до сих пор остаются тем благодатным для рыболовства регионом, вклад которого в ежегодные мировые уловы составляет до 3 млн т. Указанный уровень может существенно колебаться по годам в силу естественных межгодовых природных изменений среды, способствующих, либо препятствующих выживанию вновь нарождающихся поколений промысловых рыб. Однако в целом состояние их запасов оценивается как вполне благополучное. В немалой степени это зависит от реализации научно-обоснованных мер по регулированию промысла, среди которых первоочередная роль отводится установлению и соблюдению объемов общедопустимого годового улова (ОДУ).

Поскольку основными пользователями водных биологических ресурсов региона являются Норвегия и Россия, то именно эти страны в наибольшей степени и в равной мере заинтересованы в долгосрочном, не снижающемся воспроизводстве рыбопромысловых запасов, а значит и в контроле за их рациональной эксплуатацией. Фундамент такой идеологии был заложен основополагающими Российско (Советско) – Норвежскими Соглашениями 1975 и 1976 гг., в соответствии с которыми уже на протяжении 30 лет действует Смешанная Российско-Норвежская Комиссия по рыболовству (СРНК).

Исходно равноправное партнерство сторон подразумевало активное участие каждой в исследовании запасов, в мониторинге их состояния, в разработке технических мер регулирования и рекомендаций по объемам изъятия, включая контроль за выбором национальных квот. Однако в силу известных объективных обстоятельств, российская сторона в последние полтора десятилетия не имеет возможности должным образом, или хотя бы на уровне 70-80-х годов, контролировать деятельность не только международного, но в полной мере и своего национального рыболовного флота в регионе.

В противовес этому, Норвегия в последние годы особенно активизировалась, взяв на себя функцию основного «надзирающего» за рыбным промыслом в Баренцевом и Норвежском морях, причем такая активность не ограничивается своей 200-мильной зоной, но распространяется и на Смежный участок, и на открытые районы, и на международную рыбоохранную зону Шпицбергена. К борьбе с международным рыбопромысловым браконьерством подключены значительные силы норвежской Береговой охраны и Директората по рыболовству.

Вне всякого сомнения, норвежскую инициативу по пресечению незаконного, несообщаемого и нерегулируемого (ННН) промысла можно только приветствовать, поскольку ННН-промысел сводит к нулю международные усилия по организации здесь действительно рационального рыболовства. И в этой связи, несомненно, важны попытки оценить масштабы теневого вылова. Однако полезность такой информации бесспорна лишь в том случае, если она непредвзято отражает объективную картину с переловами. К сожалению, дело обстоит далеко не так в отношении российских переловов трески, о которых говорится в отчетах Департамента по рыболовству Норвегии и многократно пересказанных средствами массовой информации. Для получения суммарных объемов российского вылова трески за 2005 г. норвежской стороной использовались следующие исходные материалы:

- данные Министерства рыболовства Норвегии из журналов регистрации брокерских сделок по сданным уловам;
- данные спутникового слежения о работе российских промысловых и транспортных судов (перевозка трески в Евросоюз, Россию и др. районы);
- результаты проверок судов, работавших под «удобным» флагом и заходивших в течение года в порты третьих стран;
- результаты проверок судов, имевших квоты и лицензии на ведение промысла в районе NEAFC.

В случаях отсутствия документального подтверждения о том, сколько рыбы находится на борту, основывались на тоннаже каждого судна, указанного в заявке на промысловую лицензию.

Результаты таких расчетов показали, что в период 2002-2005 гг. объемы переловов составили 90-117 тыс.т. Относительно 2005 г., Бергенский институт морских исследований сделал корректировку этих оценок, увеличив перелов трески для 2005 г. до 166 тыс.т. Увеличение связано с чисто теоретическими расчетами, основанными на интерполировании недостающих данных.

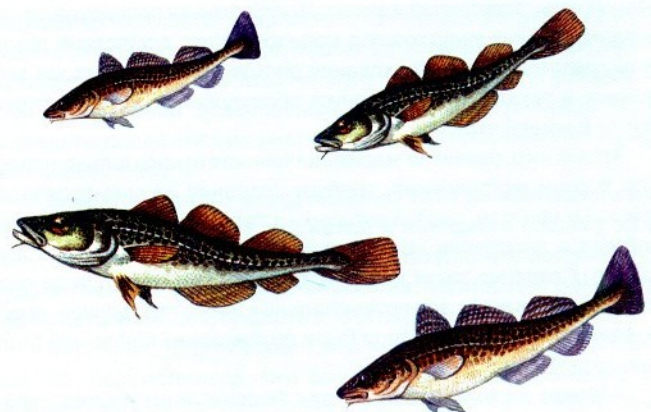
Так как ряд позиций в расчетах Департамента по рыболовству и Береговой охраны в методическом плане вызывает обоснованные сомнения, то группе российских специалистов, располагающих данными о промысловой и перегрузочной деятельности, о суточной производительности разного типа судов по сезонам и районам промысла, о российских поставках рыбы в порты Норвегии, России и третьи страны, было поручено провести тщательный анализ выполненных норвежских расчетов.

При проведении анализа были использованы следующие материалы:

- данные отраслевой системы мониторинга рыболовства (ОСМ), предоставленные ДГУП «Мурманский региональный центр мониторинга» (МРЦМ);
- материалы ФГУП «ПИНРО» по статистике и динамике промысла российских судов в 2005 г.;
- материалы проверок российских промысловых и транспортных судов в море, в российских и зарубежных портах, предоставленные ГМИ ПС ФСБ России;
- данные Россельхознадзора об объемах рыбопродукции, выработанной российскими судами и выгруженной в портах третьих стран, полученные официально от контролирующих органов в области рыболовства этих стран.

В норвежском Отчете подчеркивается, что его основная цель – «определение фактического объема российского промысла трески и лосося в 2005 г.». Однако предоставленные материалы, в большинстве своем, имеют вероятностный характер с множеством допусков и предположений.

Российская группа экспертов в анализе работы тралового флота за 2005 год использовала разные и по сути независимые друг от друга методические подходы. Во-первых, вылов рассчитывался по количеству судов на лову, судосуткам лова и среднесуточной производительности судов (на основании судовых суточных донесений работающего флота, причем отдельно по зоне Норвегии (НЭЗ), Шпицбергенской рыбоохранной зоне (РОЗ), Российской экономической зоне (РЭЗ) и Смежному участку (СЗ); во-вторых, по деятельности транспортных судов; с привлечением данных по судам с «удобным» флагом, а также сведений о транспортировке трески в третьи страны добывающими российскими судами; в третьих, привлекались данные о поставках рыбопродукции из трески в Норвегию, Россию и третьи страны, официально полученных от контролирующих органов третьих стран.



В кратком изложении результаты такого разностороннего анализа выглядят следующим образом.

По данным отраслевой системы спутникового мониторинга (ОСМ), на промысле трески в Баренцевом и Норвежском морях в 2005 г. находилось – 277 судов, в т.ч. 76 – с мощностью главного двигателя (ГД) менее 225 Квт. На основании данных о регистрации в ОСМ, все добывающие суда были поделены на 5 категорий, исходя из мощности главного двигателя. Их производительность составляет от 4 до 13,4 т трески за сутки лова, в зависимости от мощности ГД, то есть в среднем – 6,7 т (табл. 1).

Таблица 1
Состав рыболовного флота, суточная производительность и долевое участие районов промысла в общем вылове

Мощность ГД, квт	Кол-во судов на промысле/доля в общем числе, в %	Вылов трески на с/сутки, т	Соотношение уловов в НЭЗ+РОЗ/РЭЗ+СЗ (%)
3000-2000	19/7	13,4	95/5
2000-1500	64/23	8,7	80/20
1500-1000	17/6	6,0	62/38
1000-225	102/37	4,0	35/65
225-50	75/27		
Всего	277		
Среднее		6,7	

В связи с большими отклонениями показателей среднесуточного вылова трески в зависимости от мощности главного двигателя добывающих судов, немаловажное значение для оценки вылова трески имеет распределение флота по районам промысла. В районах НЭЗ и РОЗ работают в основном высокопроизводительные суда, в то время, как в РЭЗ и СЗ преимущественно – флот с мощностью судовых ГД до 1000 Квт. Естественно, это важное обстоятельство необходимо учитывать при расчетах общего возможного вылова трески.

В стремлении уточнить долевое участие трески в общем вылове донных рыб, немаловажно использовать реальный видовой состав уловов в зависимости от района. При промысле в РЭЗ/СЗ доля трески ниже, чем при промысле в НЭЗ и РОЗ, что, несомненно, сказывается на результатах расчетного вылова трески (табл. 2).

Таблица 2
Видовой состав уловов по районам промысла 2005 г., %

Виды рыб	Зоны промысла		
	НЭЗ	РЭЗ/СЗ	РОЗ
Сайда	10,80	0,82	0,05
Палтус черн.	1,01	0,52	3,65
Окуни	1,92	0,20	1,10
Камбаловые	0,05	2,72	0,65
Зубатки	3,19	6,92	4,75
Пикша	15,73	25,81	8,51
Треска атлант.	67,30	63,02	81,28

С целью установления количества судосуток на лову, на основании судовых суточных донесений, произведен анализ затрат эксплуатационного времени судов, находящихся на промысле трески в 2005 г. (табл. 3).

Таблица 3
Затраты эксплуатационного времени судов на промысле 2005 г.

Виды использованного промыслового времени	Доля в общем промысловом времени, %
Время на лову	73
Поиск	13
Шторм	5
Переходы	4
Ремонт орудий лова	2
Помощь аварийным судам	1
Грузовые операции	1
Ремонт механизма	1

С учетом того, что на промысле трески в Баренцевом и Норвежском морях в 2005 г. находилось 277 судов, которые, по данным спутникового мониторинга, дают общее количество судосуток, равное 48989, средняя продолжительность нахождения одного судна в море составляет 176,8 суток (48989:277).

По данным отраслевой системы мониторинга рыболовства, из общего количества времени промысловые суда занимались непосредственно ловом 73 % от общего времени, т.е. 35762 суток.

Исходя из продолжительности промыслового времени и распространяя среднесуточный вылов 6,7 т на все промысловые суда, расчетная величина общего вылова трески за 2005 г. составляет – 239605 т.

На основании судовых суточных донесений добывающих судов, среднесуточный вылов трески НЭЗ/РОЗ – 9,6 т (табл. 4).

Таблица 4
Расчет среднесуточного вылова трески в 2005 году на основании судовых суточных донесений

Район промысла	Средний вылов за сутки (т)	сутки лова по ССД
Терр.воды (12 м)	6,9	383
Искл.эк.зона РФ	3,8	10097
Россия-Норвегия	5,0	5073
РЭЗ/СЗ (вместе)	5,2	15553
Норвегия континен.	8,8	5086
Остров Шпицберген	10,4	7288
НЭЗ/РОЗ	9,6	12374
Общий итог	6,7	27927

По данным спутникового слежения, суммарная продолжительность нахождения российских рыбопромысловых судов на промысле трески в районах НЭЗ и РОЗ составила в 2005 г. 17320 судосуток.

По данным отраслевой системы мониторинга рыболовства, из общего количества времени промысловые суда занимались ловом 73 % от времени нахождения в районах Баренцева и Норвежского морей, что составляет 12644 судосуток (17320 × 0,73).

Расчетный вылов трески российскими рыбопромысловыми судами в 2005 г. в НЭЗ и РОЗ составил 121825 т (12644 × 9,635).

В Российской экономической зоне и Смежном участке работали как суда с мощностью двигателя более 225 квт (201 судно), так и суда с двигателями менее 225 квт (76 судов). Суммарное количество судосуток на промысле судов первой категории составило 21509 судосуток, а для судов второй категории – 10159 судосуток. Принимая тот же коэффициент полезного промыслового времени (на лову), – 0,73, получаем корректировку по судосуткам. Для судов более 225 квт она составляет 15702 судосуток (21509 × 0,73), а для судов менее 225 квт – 7416 судосуток (10159 × 0,73). Учитывая, что эти категории судов имеют разную среднесуточную производительность, соответственно 5,2 т и 4 т, получаем, что российскими судами с двигателями более 225 квт было выловлено: 81650 т (15702 × 5,2), а судами меньшей мощности – 29664 т (7416 × 4), что вместе составляет 111314 т.

Таким образом, общий расчетный вылов трески в 2005 г. российскими судами в НЭЗ, РОЗ, РЭЗ и СЗ составляет: 233139 т (121825 + 111314).

В течение 2005 г. транспортировкой трески и пикши в Норвегию и третьи страны занимались 37 транспортных судов, зарегистрированных в ОСМ. Они выполнили 313 транспортных рейсов, из них 187 – по транспортировке трески и пикши, в остальных случаях транспортировалась рыбопродукция из сельди, скумбрии, путассу, краба, сайки.

В среднем транспортными судами в течение 2005 г. выполнено по 8,5 рейсов, в течение которых осуществлялись переходы из порта (Европа) в район промысла (Баренцево море) и обратно – 15-20 суток, грузовые операции в море (погрузка рыбопродукции) – 10-15 суток, в зависимости от грузоместности судна и погодных условий, стоянки в порту при выгрузке рыбопродукции – 3-5 суток. Продолжительность одного рейса может составлять 30-40 суток.

Для расчета возможного количества транспортируемой рыбопродукции из трески использовались данные о грузоместности указанных транспортных судов и количестве выполненных ими рейсов.

Исходя из этого, рассчитанный возможный общий объем рыбопродукции составил 105 тыс. т. Принимая во внимание (как и в норвежском Отчете), что суда на 93% загружены треской и пикшей, а их соотношение соответственно равно 82 и 18 %, возможное количество рыбопродукции из трески, транспортируемой российскими транспортными судами в третьи страны – 80000 т, или в сырце (с учетом, что 7,7 % груза составляет филе трески) – 130000 т, включая Испанию, Португалию, Польшу, Литву и пр. Норвежской же стороной документально подтверждается только 123500 т трески, перегруженной и вывезенной на континент.

В 2005 г. зарегистрировано 8 транспортных судов, работающих под «удобным» флагом и транспортирующих треску и пикшу в третьи страны.

Исходя из средней грузоподъемности транспортных судов 500 т и общего количества рейсов – 24, возможный объем транспортируемой ими трески, в пересчете на неразделанную, составляет 14000 т.

Норвежской стороной зарегистрировано 28 случаев транспортировки трески и пикши российскими добывающими судами в третьи страны. Расчеты, сделанные во всех 28 случаях, показывают, что суда, в среднем на 55 % загружены треской и пикшей, в соотношении 86 и 14 %.

Средняя грузоподъемность таких судов – 315 т. Следовательно, одно судно могло транспортировать 225 т трески (в пересчете на неразделанную). За все 28 случаев российскими рыбопромысловыми судами могло быть доставлено на континент 6,5 тыс. т неразделанной трески. Для доставки же заявленных Норвежской стороной – 28700 т необходимо не 28, а 128 рейсов!

По данным, полученным официально от контролирующих органов третьих стран, общий объем выгруженной российскими транспортными судами трески в третьи страны составил 117468 т; поставки трески в Норвегию – 72000 т; поставки трески в Россию – 13400 т; расчетные поставки в Испанию и Португалию – 26700 т; фактические поставки в Польшу, Литву и другие страны – 2500 т. Суммируя объемы поставок трески (продукции из нее) по всем направлениям, получаем общую величину, равную 232068 т.

Результаты расчетов суммарного российского вылова, полученные по разным исходным данным, представлены в табл. 5. Они показывают, что фактические российские переловы трески относительно национальной квоты (213700 т) могли составлять не более 19000 – 26000 т.

Таблица 5

Расчетные объемы российского вылова трески в 2005 г.

№	Наименование показателя по вылову в 2005 г.	НЭЗ/РОЗ	РЭЗ/СЗ	Суммарно по Баренцеву и Норвежскому морям
1.	Отчетные данные ФГУ «Мурманрыбвод» по вылову трески (все виды квот)	121 202	79 151	200 353
2.	Расчетный объем вылова трески исходя из среднесуточного улова одним российским судном, рассчитанного по всем зонам	84 715	154 890	239 605
3.	Расчетный объем вылова трески исходя из среднесуточного улова одним российским судном, рассчитанного по конкретным зонам	121 825	111 314	233 139
4.	Расчетный объем вылова трески исходя из оценки транспортной деятельности	-	-	235 900
5.	Расчетный объем вылова по поставкам рыбопродукции			232 068
6.	Национальная российская квота на 2005 г.			213 700

Весьма важный момент, который не учитывался в норвежском отчете, состоит в том, что нельзя всю транспортную деятельность относить к транспортировке через зону Норвегии только трески и пикши. В порты России (Балтика) через зону Норвегии активно транспортируется сельдь, скумбрия, путассу, а в страны Европы – продукция из краба.

Для транспортировки в третьи страны заявленного норвежской стороной неучтенного объема трески 101 тыс. т (и, тем более, теоретически полученного перелова в 166000 т), требуется активная транспортная деятельность еще 37 транспортных судов (грузоподъемностью 350 т) по 8 рейсов в год. Деятельность такого количества судов в Баренцевом море было бы невозможно не заметить.

Анализ промысловой деятельности, выполненный норвежской стороной, базируется на результатах инспекторских проверок береговой охраной Норвегии высокопроизводительных российских промысловых судов, работающих в основном в НЭЗ и РОЗ, имеющих более мощные силовые установки, современное промышленное и технологическое оборудование. Кроме того, он выполнен без учета состава российского флота, его оснащенности, специфики работы и, соответственно, различной производительности рыболовных судов в разных районах. Это привело к переоценке промысловых возможностей российских судов и, как следствие, к завышенной оценке суммарного вылова трески.

При оценке поставок трески и пикши в третьи страны следовало учитывать, что промысел трески составляет всего 23 % от общего объема уловов судами РФ в Северо-Восточной Атлантике, а географическое положение НЭЗ таково, что практически вся рыбопродукция транспортируется через НЭЗ как в Мурманск – Архангельск, так и Калининград – Санкт-Петербург. Поэтому, данных спутникового мониторинга, на которых базируется отчет норвежской стороны, недостаточно для анализа транспортировки трески и пикши.

Заключение

Вне зависимости от масштабов перелова, Россия, тем не менее, бесспорно находится в числе стран, которым необходимы безотлагательные меры по снижению ННН-промысла. При разностороннем анализе ситуации напрашивается вывод, что основное направление для снижения ННН-промысла российских судов – создание условий наибольшего благоприятствования для сдачи выловленной рыбы в отечественные порты. Не наказывать их тратой времени на непомерно сложное прохождение оформительских процедур, связанных с «приходом» и сдачей улова, не наказывать их простоями в ожидании пополнения провизией, топливом, пресной водой, запчастями, рыбопромысловым оборудованием и т.п., а поощрять благожелательностью к рыбаку всей портовой системы «приход-отход». В упрощении формальных портовых процедур, в сокращении времени и финансовых трат на их прохождение кроются немалые положительные последствия. Кажущаяся, на первый взгляд, «лирика» таких преобразований, на самом деле является реальными практическими шагами, с одной стороны, к реанимации рыбных портов, а с другой, – к снижению теневого российского промысла. Выгодность и удобства доставки уловов в родной порт неизбежно и без особых санкций приведет к росту «посещаемости» своих портов российскими судами. Как следствие этого – повышение прозрачности результатов промысла, упрощение и улучшение его контроля, а, в конечном счете, сокращение доли неучитываемого вылова.

