

Возрождение рыболовного флота Архангельского региона

Опыт строительства рыболовных траулеров в России

В.В. Тышев – ФГУП «МП «Звездочка»

Российский траловый флот стремительно устаревает физически и морально, не обеспечивая при этом должную экономическую эффективность, поэтому качественное обновление промыслового флота стратегически важно для России.

Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации в июле 2004 г. утвердила задачу развития отечественного судостроения как приоритетную для государства. Министерству сельского хозяйства РФ поручено проработать вопрос о поддержке строительства судов рыбопромыслового флота российскими предприятиями. Необходимо создать действенный механизм стимулирования строительства и судоремонта промыслового флота в России.

Для решения этой задачи в Архангельской области еще в 1995 г. под патронажем областной администрации было создано акционерное общество «Грумант Флот». В состав учредителей вошли рыбопромысловые организации Архангельской области, областная администрация и судостроительное предприятие «Звездочка». Перед «Грумант Флот» были поставлены следующие задачи: выбор проекта; поиск источников финансирования; организация и сопровождение строительства траулеров, внедрение передовых технологий добычи и переработки рыбы с последующей передачей судов промысловым организациям.

Компанией «Грумант Флот» была сделана ставка на строительство новых, современных судов, специально спроектированных для работы в Баренцевом море. Основным движущим звеном в реализации данной концепции выступило судостроительное предприятие «Звездочка», имеющее удачное географическое положение и необходимый кадровый потенциал. Ставились и решались две государственные задачи: обновление промыслового флота; поддержка российского, а не зарубежного судостроителя.

Кроме того, создавались условия для роста объемов поставок рыбопродукции в Россию.

Специалисты ОАО «Грумант Флот» проанализировали проекты всех действующих типов судов и рассмотрели потенциальные проекты, предлагаемые некоторыми конструкторскими бюро и зарубежными партнерами. Учитывая ограниченные объемы квот, выделяемых на Северо-Западном бассейне на одно юридическое лицо, при выборе проекта ориентировались не на бесконечное наращивание морозильных мощностей, а на максимальное сокращение эксплуатационных

расходов судна и глубокую, безотходную переработку всей выловленной рыбы.

Предпочтение было отдано проекту морозильного траулера 50010 ЦКБ «Шхуна» (г. Киев, Украина). При выборе учитывались сбалансированность по основным показателям; низкие эксплуатационные затраты вследствие малочисленности экипажа и экономичной пропульсивной установки; низкая стоимость по сравнению с новыми судами аналогичного класса на мировом рынке; способность рыбцеха обеспечить комплексную переработку всего улова; соответствие проекта требованиям мировых стандартов по мореплаванию, технология производства, экология, соответствие санитарно-гигиеническим условиям.

Благодаря энтузиазму и неукротимой энергии Александра Антипина и Николая Калистратова был внедрен абсолютно новый проект траулера и отработана технология промысла для Баренцева моря, которая в настоящее время позволяет эффективно работать на малых и средних объемах сырьевых ресурсов, как в прибрежье, так и в открытом море.



Выбрана оптимальная компоновка. Обводы и размерения судна спроектированы с учетом метеоусловий и длины волны Баренцева моря, что обеспечивает исключительную мореходность этого небольшого траулера; подобраны экономичная пропульсивная установка, оптимальная рыбфабрика. Специалистами «Грумант Флот» специально для данного судна было спроектировано эффективное промысловое снаряжение.

В качестве генерального подрядчика ФГУП «МП «Звездочка» в ходе конверсии производства переоборудовало специализированный эллинг и освоило строительство траулеров. Результатом этой работы стало создание конкурентоспособного производства, выпускающего рыболовные суда мирового класса, т.е. появилась возможность сокращения импорта и организация массового строительства траулеров в России. (Траулеры данного класса в России в настоящее время не строятся; в СССР рыбопромышленная отрасль заказывала промысловые суда на предприятиях Украины, республик Прибалтики и за рубежом). Возможности завода позволяют строить до семи современных траулеров в год.

Уже в 1999 г. было построено первое судно серии – «Ягры», а в 2002 г. сдан траулер «Архангельск». Сегодня эти траулеры успешно ведут промысел в Баренцевом и Норвежском морях.

Траулер пр. 50010 получился сбалансированным по всем показателям; обладает высокими мореходными качествами, имеет хорошие промысловые характеристики, современные перерабатывающие мощности, которые обеспечивают гибкую технологию производства. Судно развивает тяговое усилие 15 т, при 5–6-балльном волнении уверенно идет с тралом на волну и на ветер. Возможности рыбфабрики обеспечивают производство до 10–12 т филе и 8 т разделанной рыбы ежесуточно. Число спальных мест – 20. И все это при суточном расходе топлива порядка 3 т. Промысловая палуба позволяет работать двумя тралами (схема «Дубль»). Несмотря на небольшие изменения судна (длина между перпендикулярами 34,8 м), бытовые и производственные помещения обеспечивают функциональные задачи и необходимый комфорт, есть сауна. Фабрика оборудована машинами для разделки рыбы на филе и потрошеную без головы.

Экономическая эффективность в сравнении с самым массовым траулером в Архангельской области – ПСТ типа «Баренцево море» налицо: при одина-

ковом среднесуточном вылове пр. 50010 позволяет производить глубокую переработку сырья, при этом суточные эксплуатационные затраты только по двум основным статьям: заработной плате и топливу – в 2 раза ниже, чем у ПСТ. Для сведения: в результате роста цен доля затрат на топливо в эксплуатационных расходах в настоящее время увеличилась вдвое. Нетрудно сделать элементарный расчет, из которого видно, что только разница в топливе позволит собственнику за 8–9 лет получить дополнительный доход, соизмеримый с ценой новостроя.

Хотя первоначально траулер и был ориентирован на вылов донных пород рыб, благодаря низким эксплуатационным показателям после перенастройки рыбфабрики траулер «Ягры» вот уже второй год подряд эффективно выбирает квоту беломорской сельди.

На сегодняшний день Россия не располагает альтернативным отечественным проектом траулера данного класса, на практике доказавшим более высокую экономическую эффективность.

Концепции, заложенные в пр. 50010, его промысловые характеристики позволяют собственнику достигнуть высокого уровня рентабельности при средних объемах выделяемых ресурсов.

В настоящее время на стапелях предприятия находятся еще три траулера с разной степенью готовности. Причина остановки строительства – экономические проблемы заказчика, а точнее, изменение с 2004 г. механизма распределения квот на вылов морепродуктов, что создало элемент неопределенности. Поэтому без стабильной и внятной политики выделения квот, без определенных гарантий государства новострою по обеспечению промысловыми ресурсами на весь срок окупаемости проекта, несмотря на неоспоримые экономические преимущества траулеров пр. 50010 перед эксплуатируемыми в настоящее время в области промысловыми судами, эффективно проблему обновления флота не решить.

Печально осознавать, что наработанный опыт и затраченные усилия могут быть безвозвратно потеряны для России, если не будет предусмотрена государственная поддержка новостроя.

