

МОРСКОЙ ДОБЫВАЮЩИЙ ФЛОТ РОССИИ: ПРОШЛОЕ И НАСТОЯЩЕЕ

Проф. В. Зиланов – МИК

Канд. техн. наук В. Романов, инженер-кораблестроитель Ю. Ризанов – Гипрорыбфлот

В развитии отечественного рыбного хозяйства справедливо отмечается огромная роль морского добывающего флота, на долю которого в Советском Союзе приходилось 80–96% вылова и 75–85% производства пищевой рыбной продукции. Такое же значение морского добывающего флота остается и в современной России. Важную роль он играет и как поставщик технической и кормовой продукции. Известно, что особенно активно морской добывающий флот начал развиваться в СССР с 1950 г. В то время из-за ограниченных сырьевых запасов в прибрежных водах было признано необходимым всемерное развитие морского океанического рыболовства, ориентированного на сырьевые ресурсы, в основном массовых пелагических и донных рыб. Потребовалось построить суда, способные добывать гидробионтов в удаленных районах Мирового океана как пелагическими, так и донными тралями, решать проблемы комплексной переработки, хранения рыбопродукции и ее транспортировки. Впервые в мире был организован широкомасштабный экспедиционный промысел, оказавший значительное влияние на состав, типы и конструктивные особенности судов мирового рыболовства. В СССР были созданы промысловые разведки для обеспечения добывающего флота устойчивой сырьевой базой.

В течение ряда пятилетних периодов были построены большие морозильные траулеры кормового траления; консервные, рыбомучные и рыболовно-кривевые траулеры; суда кошелькового и дрейфтерного лова; универсальные рыбообработывающие плавбазы; крупнотоннажные приемно-транспортные рефрижераторы, буксиры, спасательные суда и другие типы судов. Суда соответствовали мировым стандартам по мореходности и безопасности для экипажей.



Пополнение флота новыми судами и условия их эксплуатации обеспечивались системой государственного управления и инвестирования. Государственные капитальные вложения на развитие рыболовства (по данным Гипрорыбфлота, составили в ценах того периода): в 1951–1955 гг. 425 млн руб., 1956–1960 гг. – 1027 млн, 1961–1965 гг. – 1479,5 млн, 1966–1970 гг. – 2415,7 млн, 1971–1975 гг. – 2568,3 млн, 1976–1980 гг. – 3256,7 млн, 1981–1985 гг. – 3574,2 млн, 1986–1990 гг. – 4900 млн руб.

Наряду с проводившейся в отрасли единой технической политикой такая государственная поддержка, как капитальные вложения на развитие флота, позволила кардинально изменить структуру добывающих судов. При этом были задействованы не только отечественные заводы, но и верфи многих зарубежных стран: Дании, Польши, ФРГ, ГДР, Швеции, Голландии, Англии, Японии, Дании, Франции, Финляндии.

Была также увеличена и численность добывающих судов разных классов: крупных – с

2 ед. в 1965 г. до 67 в 1990 г.; больших – с 11 в 1955 г. до 851 в 1990 г.; средних – с 266 в 1950 г. до 869 ед. в 1990 г. Устаревшие паровые рыболовные траулеры были списаны в 1985 г., а к 1989 г. – средние рыболовные траулеры. Если в 1950 г. потребление рыбных продуктов составляло 7 кг на душу населения, то в 1989 г. в СССР оно увеличилось до 17,2 кг и в РСФСР – до 21,3 кг. Такой рост потребления рыбопродуктов стал возможен за счет освоения биологических ресурсов как открытых районов Мирового океана, так и 200-мильных экономических (рыболовных) зон иностранных государств по межправительственным соглашениям. Динамика вылова и производства основной продукции рыболовства флотом (данные Гипрорыбфлота) представлена в табл. 1.

В 80-е годы на основе статической отчетности ряда судовладельческих предприятий и применения различных методик были сделаны некорректные расчеты, в результате чего возник миф о якобы низкой экономической эффективности работы судов, особенно крупнотоннажных, поступающих из новостроя. Более тщательный анализ, проведенный специалистами Гипрорыбфлота, показал, что согласно существовавшим в отрасли методам учета и калькулирования себестоимости продукции понятие «экономическая эффективность судна» подменялось понятием «экономическая эффективность судовладельческой организации».

По существовавшей тогда методике издержки конкретного судовладельца, в том числе береговые, накладывались на результаты работы судна в виде несудовых издержек. Когда несудовые издержки превышали допустимые, даже эффективно работающие суда попадали в убыточные. Это подтверждалось и статистической отчетностью судовладельцев, согласно которой одни и те же суда в разные годы характеризовались приносящими то прибыль, то убыток при одних и тех же показателях по вылову и производству продукции. Поступавшие в состав добывающего флота суда быстро достигали проектных показателей по вылову и переработке рыбы. Этому способствовала также и оптимальная расстановка их по районам промысла. Эффективность работы судов постройки 70-х и 80-х годов, по данным Гипрорыбфлота, приведена в табл. 2.

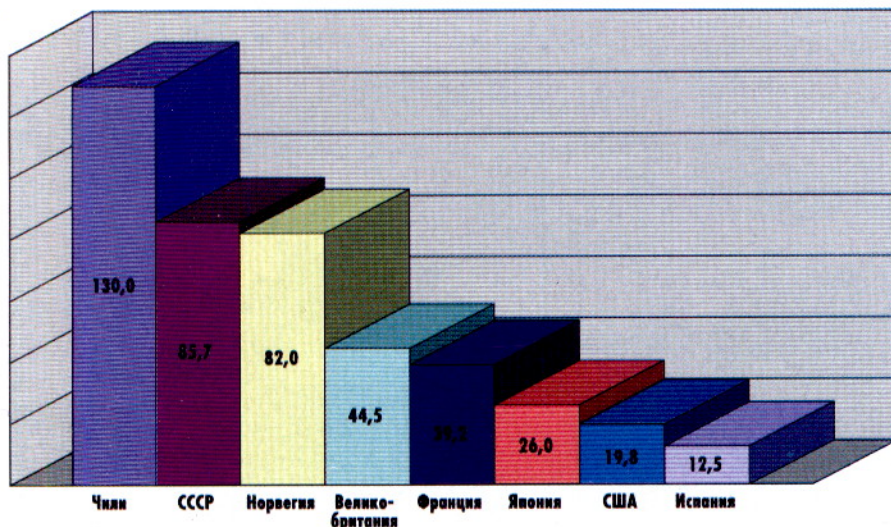
Анализ, проведенный специалистами Гипрорыбфлота в 80-е годы, показал, что вылов на одного члена экипажа на отечественных морских добывающих судах (мощностью 55 л.с. и более) уступал только судам Чили (см. рисунок), специализировавшимся на массовой добыче анчоуса в собственной 200-мильной зоне, который направляли на береговые предприятия для последующей переработки на муку и жир. Однако технический уровень судов отечественной постройки был ниже по сравне-

Таблица 1

| Показатель | 1960 г. | 1965 г. | 1970 г. | 1975 г. | 1980 г. | 1985 г. | 1989 г. |
|-----------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Вылов флотом, тыс. т | 2841 | 5112 | 7176 | 9545 | 8773 | 9727 | 10288 |
| Удельный вес флота, % | 80,2 | 89,2 | 92,2 | 92,5 | 92,5 | 92,1 | 96,8 |
| Производство, % | | | | | | | |
| рыбного филе | – | 70,0 | 95,5 | 98,5 | 100 | 100 | 100 |
| консервов и пресервов | – | 23,2 | 26,7 | 41,9 | 53,0 | 52,7 | 57,3 |
| рыбной муки | – | 76,7 | 89,2 | 94,6 | 95,4 | 95,6 | 97,7 |

Таблица 2

| Тип судна | Годовой вылов, тыс. т | Финансовый результат, тыс. руб. | Рентабельность к себестоимости, % | Производительность, т/чел. |
|-----------------------|-----------------------|---------------------------------|-----------------------------------|----------------------------|
| БМРТ "Пулк. Меридиан" | 14,2 | +1705 | 31,4 | 172 |
| БМРТ "Прометей" | 9,3 | +1156 | 34,4 | 118 |
| БМРТ "И. Бочков" | 10,9 | +284 | 6,0 | 114 |
| СТР "Надежный" | 8,7 | +513 | 41,2 | 291 |
| РТКС "Антарктида" | 15,7 | +3205 | 39,8 | 152 |
| РТМКС "Моонзунд" | 14,6 | +1058 | 16,1 | 138 |



Вылов на одного члена экипажа в 80-е годы (по материалам Гипрорыбфлота) на добывающих судах мощностью 55 л.с. и выше (т/чел.)

нию с аналогичными иностранными судами по ряду показателей. В то время на государственном уровне было запрещено без специального разрешения устанавливать на суда иностранное комплектующее оборудование. Делалось это с целью обеспечения экономической безопасности страны. Особенно такое отставание касалось технологического оборудования (меньшая производительность, большее число обслуживающего персонала, повышенные массо-габаритные характеристики, низкая надежность), оснащённости судов поисковой техникой, средствами механизации и автоматизации производственных операций.

Следует упомянуть еще об одном мифе — многократно якобы худшем показателе вылова на 1 рег. т отечественных судов по сравнению с иностранными промысловыми судами. Причем этот показатель без достаточного анализа и учета целевых установок работы флота в плановом хозяйстве (поставка рыбы в страну) и в рыночных условиях (получение максимальной прибыли) был взят ФАО и неко-

торыми российскими учеными в качестве чуть ли не единственного показателя “эффективности работы судов”. Не учитывалось также, что большинство стран эксплуатировало сырьевую базу, находившуюся вблизи своих территорий, в то время как СССР — сырьевую базу, расположенную далеко от его границ, использовался экспедиционный промысел с применением больших и средних рыболовных судов. По статистическим данным, доля маломерных добывающих судов иностранных флотов составляла 85–90 %, а средний вылов на 1 рег. т был 10,2–11,8 т в год (для судов от 100 рег. т и выше). Годовой вылов аналогичных типов отечественных судов в расчете на 1 рег. т составлял: РС мощностью 300 л.с. (156 рег. т) — 11,54 т; Мм “Керчанин” (92 рег. т) — 12,28 т; добывающие суда мощностью 150 л.с. (58 рег. т) — 9,69 т; СТР “Надежный” (455 рег. т) — 19,1 т. Из приведенных данных видно, что отечественные рыболовные суда аналогичной регистровой вместимости не уступали по этому показателю

иностранным даже при различной сырьевой базе и целевых установках. Сопоставление же по регистровой вместимости маломерных рыболовных судов с большими и средними, которые ведут промысел на совершенно различной сырьевой базе и выполняют глубокую или первичную переработку сырья, лишено не только научного, но и здравого смысла.

После распада СССР структура рыбопромыслового флота существенно изменилась. Часть судов перешла в собственность вновь образовавшихся государств ближнего зарубежья. Численность оставшихся в России судов от их прежнего количества в Советском Союзе составила (в %):

- крупных рыболовных — 49;
- больших рыболовных — 72;
- средних рыболовных — 81;
- малых рыболовных — 65;
- обрабатывающих — 78;
- приемно-транспортных — 67.

В целом потери рыбопромыслового флота Россией из-за распада СССР составили 29 %. При этом, как правило, особенно в Прибалтийских государствах, остался наиболее новый крупнотоннажный флот.

В настоящее время сроки службы 50 % рыболовных судов России превышают нормативные. Одновременно с этим падение покупательной способности населения, повышающиеся цены на энергоресурсы, рост издержек на обслуживание судов, завышенные налоговые и таможенные пошлины привели к тому, что добыча основной части объектов промысла, особенно массовых видов, и производство рыбной продукции стали нерентабельными, а это делает невозможным возрождение флота за счет собственных инвестиций судовладельцев.

По нашему мнению, без широкомасштабной, с учетом сложившихся правовых экономических условий хозяйствования, кредитно-финансовой поддержки государства обновление морского рыбопромыслового флота практически неосуществимо. Об этом свидетельствует невыполнение данного показателя Федеральной программы развития рыбного хозяйства до 2000 г. “Рыба”.

Таблица 3

| Добывающие суда | Аренда | | | Приобретение | | | Строительство (пополнение флота) | | | Итого судов | Сроки эксплуатации судов, лет |
|-----------------|----------------------|-------------------|-------------------|----------------------|-------------------|-------------------|----------------------------------|-------------------|-------------------|-------------|---|
| | Россия | Ближнее зарубежье | Дальнее зарубежье | Россия | Ближнее зарубежье | Дальнее зарубежье | Россия | Ближнее зарубежье | Дальнее зарубежье | | |
| | Смена судовладельцев | Пополнение флота | | Смена судовладельцев | Пополнение флота | | | | | | |
| Крупные | 3 | — | — | 3 | 1 | — | — | — | — | 7 | До 5(4) До 10(2) > 15(1) |
| Большие | 13 | — | 8 | 63 | 6 | 3 | — | 1 | — | 94 | До 5(7) До 10(17) До 15(12) > 15(58) |
| Средние | 33 | 6 | 72 | 184 | 12 | 23 | 29 | 2 | 8 | 369 | До 5(95) До 10(66) До 15(90) > 15(118) |
| Малые | 25 | 1 | 20 | 135 | 6 | 7 | 16 | — | — | 210 | До 5(55) До 10(24) До 15(29) 15(102) |
| Всего | 74 | — | 107 | 385 | — | 58 | — | — | 56 | 680 | До 5(161) До 10(109) До 15(131) >15(279) |

Примечание. В скобках указано число судов.

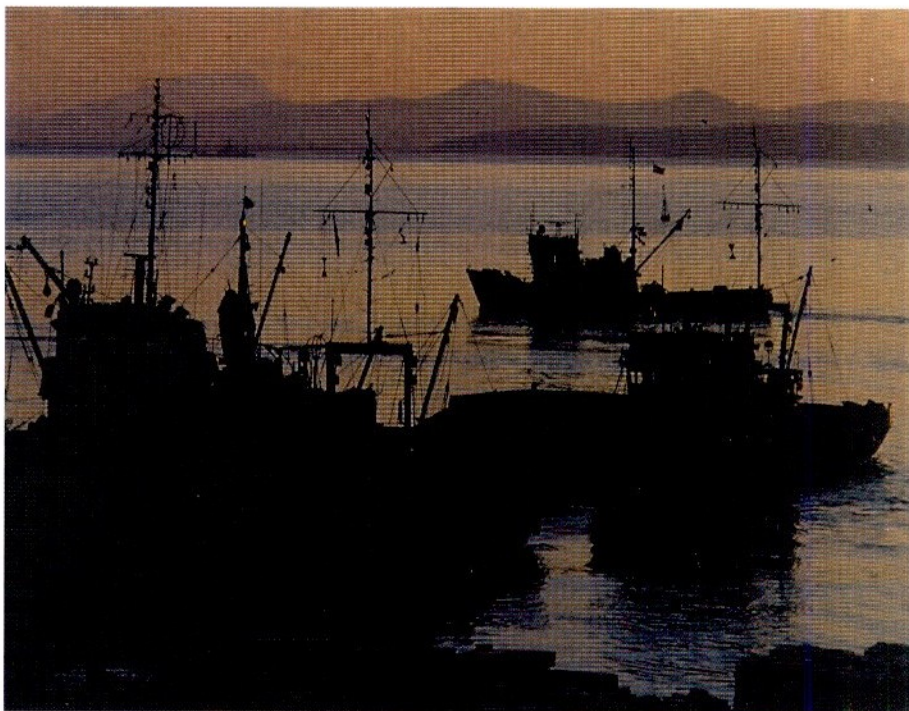
Предполагаемая государственная поддержка в виде снижения налоговых, таможенных пошлин и других аналогичных мероприятий, безусловно, будет способствовать расширению строительства судов на отечественных верфях, но использовать ее сможет лишь небольшое число судовладельцев, имеющих устойчивую прибыль от своей деятельности. Из-за недостатка собственных средств многие судовладельцы стали пополнять флот только иностранными судами по лизингу и бербоут-чартеру, другие пошли по пути переоборудования имеющихся судов для добычи наиболее ценных объектов лова и производства более дорогой продукции, аренды судов в странах ближнего и дальнего зарубежья. При этом кредиты возмещаются в основном за счет экспорта рыбопродукции.

Данные по обновлению судовладельцами добывающего флота в 1995–1997 гг. представлены в табл. 3. Как видно из табл. 3, за три года 67,5 % старых судов сменило судовладельцев, количество новых судов составило лишь 8 %. Если же учесть, что приобретенные в ближнем и дальнем зарубежье суда также не являются новыми, то предпринятые судовладельцами меры по обновлению флота практически привели к приобретению до 92 % старых судов. Мало изменилось положение со строительством флота и в последующие годы. Так, по данным российских судостроительных заводов, на стадии закладки или завершения строительства в 1998 г. находилось всего 41 судно разного класса, в основном для прибрежного лова.

Благодаря прогрессу мирового машиностроения, приборостроения, средств механизации и автоматизации производственных процессов сейчас на среднетоннажных судах можно достичь такой же производительности по вылову и переработке сырья, как ранее лишь на более крупных судах. Поэтому в перспективе основу добывающего флота составят средние и малые суда, работающие в собственной 200-мильной зоне. Большие добывающие суда в мировой практике используются лишь при промысле массовых высокочисленных объектов.

Не имея финансовых возможностей и рассчитывая на бербоут-чартерную или лизинговую системы пополнения флота новыми судами, регионы в основном ориентируются на проектирование и строительство судов на иностранных верфях. Гипрорыбфлотом, несмотря на отсутствие отечественных заказчиков, проведены исследования по определению перспективных типов и характеристик добывающих судов для основных районов лова с учетом изменившихся экономических условий, оптимальной эффективности их эксплуатации в районах промысла с конкретной сырьевой базой, исходя из ее среднесезонного состояния. Однако многие регионы и рыбопромышленники не проявляют заинтересованности в совместной работе с Гипрорыбфлотом по экономически обоснованному выбору перспективных типов судов, а существующее законодательство, нормативные акты в этой области, да и федеральные органы не стимулируют их к такому сотрудничеству.

В соответствии с разрабатываемой федеральными органами новой Концепцией развития рыбного хозяйства предусматривается: осуществление морского промысла в основном в 200-мильной экономической зоне Рос-



сийской Федерации; широкое промышленное освоение отечественной прибрежной зоны с развитием перерабатывающей базы; ведение промысла по соглашениям в 200-мильной экономической зоне иностранных государств; возрождение промысла в открытых районах Мирового океана. В соответствии с этой концепцией должна определяться и структура обновления отечественного рыбопромыслового флота на перспективу.

В этой связи Госкомрыболовством России определено перспективное развитие рыбопромыслового флота на период 2000–2015 гг. В основу его положен прогноз возможного увеличения вылова с 4,6 млн т в 2000 г. до 5,5 млн т в 2015 г. Для достижения таких показателей необходимо ввести в действие до 2015 г. не менее 1120 новых добывающих судов разных классов. Капитальные затраты на эту программу оцениваются специалистами Госкомрыболовства в 20 млрд долл., или по 1,3 млрд долл. США ежегодно. Совершенно очевидно, что таких средств у рыбопромышленников нет, а внешние заимствования в таких объемах без гарантий правительства вряд ли реальны. Таким образом, финансирование строительства нового флота взамен устаревшего требует дополнительной тщательной проработки.

Переходный период реформирования отрасли выявил целый ряд взаимосвязанных законодательных, финансовых, организационных и научно-технических вопросов, от решения которых и будет зависеть дальнейшее развитие морского рыбопромыслового флота.

Стоящие перед отраслью проблемы можно решить лишь при возрождении вертикальной структуры управления и государственной финансовой поддержке, что подтверждается опытом развития и функционирования рыбного хозяйства в развитых рыбопромышленных странах. Организационными, предпринимательскими и специалистами отрасли внесен в федеральные органы власти ряд конкретных мероприятий, предложений по выводу отрасли из кризисного состояния. Однако все они пока или не реализовывались, или исполняются крайне медленно.

По нашему мнению, чтобы сдвинуть весь воз накопленных проблем, включая и проблемы по обновлению морского добывающего флота, следует прежде всего определить главную цель, для достижения которой работает весь рыбохозяйственный комплекс страны. Если этой целью является насыщение внутреннего рынка отечественной рыбной продукцией, то требуется один подход к обновлению рыбопромыслового флота, если пополнение федерального и местного бюджетов финансовыми ресурсами за счет рыбной отрасли — другой. К сожалению, пока по этому важнейшему вопросу нет единого мнения между федеральными органами, субъектами Федерации и хозяйствующими ассоциациями, предприятиями и их объединениями. Скорейшее решение этого вопроса будет способствовать консолидации всех сторон, заинтересованных в обновлении морского добывающего флота России. **Следует также учитывать, что идет жесткое соперничество развитых рыболовных стран за право использования морских сырьевых рыбных ресурсов и за зоны влияния в Мировом океане. Вынужденный по экономическим причинам уход отечественных судов из многих районов Мирового океана ставит под угрозу стратегические и экономические интересы страны в области освоения водных гидробионтов.**

Учитывая важное значение для отечественного морского рыболовства научнообоснованных данных о состоянии сырьевой базы и ее оптимального использования, а также ограниченные федеральные финансовые средства, последние необходимо использовать прежде всего для ускоренного обновления федерального научно-исследовательского и рыбоохранного флота. Достоверные сведения о сырьевой базе крайне необходимы как для решения перспективных долгосрочных задач, так и для обоснования принимаемых решений по всему комплексу проблем развития морского рыбопромыслового флота и отрасли в целом.