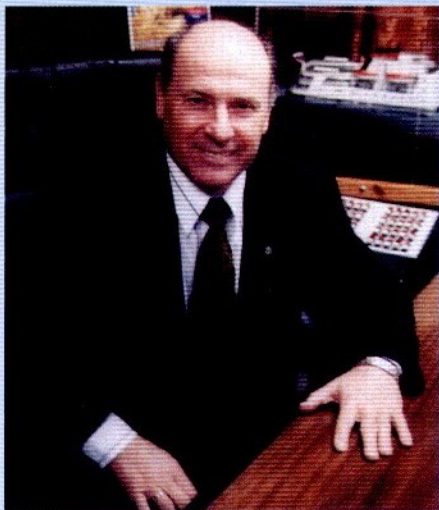


Наша справка

В 1965 г. все плавбазы, танкеры и транспортные суда крупной в то время добывающей организации "Мурмансельдь" перешли в новое предприятие – Севрыбхолодфлот, задуманное как транспортно-перерабатывающий партнер для добывающих предприятий.

В настоящее время ОАО "Севрыбхолодфлот" имеет 40 судов, в том числе четыре танкера и десять добывающих, которые эксплуатируются в СВА, четыре среднетоннажных ТР типа "Радужный" – в Баренцевом море, остальные – по всему миру.

На Дальнем Востоке постоянно работают 10 судов на перевозках рыбы и морепродуктов. Суда Севрыбхолодфлота доставляют продовольственные грузы из Америки. На флоте трудятся 3 тыс. человек плавсостава, на берегу 150 человек. Дочерняя фирма "Баренцморепродукт" занимается прибрежным промыслом. В 1999 г. выловлено около 13 тыс. т рыбы и морепродуктов, причем 73 % продукции реализовано в Мурманске.



**А.Ф. Леванов – председатель Совета директоров
ОАО "Севрыбхолодфлот"**

По профессии я не журналист, а судоводитель, но взявшись за перо меня заставила статья в уважаемом мною журнале, где, к сожалению, были искажены отдельные факты из жизни и деятельности ОАО "Севрыбхолодфлот"*.

Согласен я с нею лишь в одном: без проблем нынче никто не живет. Такое уж сейчас время – если нет у предприятия проблем, значит, что-то там не так. Ну, а что касается непосредственно нашей организации, то мне, связанному с ней вот уже 35 лет, буквально со дня ее рождения, наверное, проще чем кому бы то ни было рассказать о наших бедах и победах (такое тоже случается).

Когда-то наши транспортные рефрижераторы моряки называли "белыми кораблями" – устроиться работать туда было весьма сложно, отбор шел жесточайший. Но после 1992 г., когда прошло повальное акционирование флотов, жизнь сразу же поставила перед нами задачу: как загрузить столь мощный транспортный флот? До перестройки он собирал и доставлял в Мурманск до миллиона тонн рыбы из ЮВТО, ЮЗА, ЮВА, ЦВА, которую ловили там рыбаки Северного бассейна. Но грянули новые времена, рыбаки-мурманчане ушли из Мирового океана и перебазировались в Баренцево море, а наш транспорт остался "не у дел". Еще большой вопрос: что делать с плавбазами, которые раньше были задействованы на переработке рыбы, в основном, в Баренцевом море (на мойве), либо работали на обменных операциях, под которые выделялась квота на вылов трески? Все это сразу рухнуло, так как у флота не оказалось оборотных средств. Напомню,

что акционировались мы, как и все в рыбной отрасли, весьма спешно, по второму варианту: 51 % акций имеет коллектив, а остальные были проданы на аукционе. Есть владельцы нашего флота даже в Туле – некий инвестиционный фонд.

Итак, в начале 90-х годов мы ясно осознали, что время "белых кораблей" ушло. Мы поняли, что без собственной – внутрифлотской перестройки нам не обойтись.

Прежде всего по производственному флоту было принято решение о постепенном списании плавбаз. В то же время Севрыбхолодфлот приобрел ГЛ "Скаллопер" – специализированное судно для облова гребешка. До этого времени гребешок облавливали фарерские рыбаки. Поэтому-то и было решено вытеснить иностранцев из российской зоны. Кроме того, приобрели три МРТК и приступили к облову рыбы в прибрежной зоне. К тому времени мы уже имели два МРС, которые раньше использовали как разъездные катера. Пришлось вооружить их электронными удочками, а впоследствии и ярусами. Вся эта флотилия работает до сих пор.

Из 11 плавбаз сейчас осталась одна "Даурия", переоборудованная под мукомольное производство. Для этого на нее было установлено современное оборудование. Плавбаза может принимать и перерабатывать 600 т сырья в сутки. Ее долго эксплуатировали для замораживания рыбы, однако с выделением сейчас значительной квоты на вылов мойвы, появилась возможность использовать и мукомольный вариант. Правда, тут же возникла другая сложность – нет уже судов-кошельковистов в Северном бассейне. Мы пытались работать с современным сейнером-траулером "Мурман-2", однако это не всегда получалось. Но на следующий год эту проблему решим – мука, как

основа комбикормов, очень нужна сельскому хозяйству.

Что дальше? В 1994 г. купили специализированный филетировщик (также первый на бассейне) и до сих пор вместо полуфабриката трески продаем готовый продукт. Приобрели также СРТМК, перевооружили его, а также СРТМ "Белолуцк" под ярус. Это позволяет более щадяще относиться к природе. И кроме того – увеличить вылов других, не квотируемых видов рыб (зубатка, камбала и т.д.).

Короче говоря, даже в столь сложное время нам удалось организовать небольшую промысловую флотилию, которая позволяет использовать не только остро дефицитную треску, но и другие виды рыб. В прошлом году купили новый гребешколов, теперь мы не только осваиваем квоту, но и обследуем районы промысла, так как ГЛ "Скаллопер" оснащен самым современным подводным телевидением. Исследования показывают, что мы бережно относимся к запасам гребешка, чего не скажешь, к сожалению, о наших партнерах. Кроме того, в нашу зону все активнее проникают иностранцы. Так, мурманская фирма "Голд-фиш" приобрела недавно судно (переоборудованный "Атлантик-333") и выпускает гребешок под маркой шведской фирмы "Сканси". Причем, продают продукцию по высоким ценам, разрушается рынок гребешка, кстати очень специфичный.

Вторая не менее острая проблема, которая встала перед ОАО "Севрыбхолодфлот" в 1991 г. – загрузка транспортного флота. Тогда по инициативе Востоктрансфлота возникла идея создания пула рефрижераторных судов бывшего Министерства рыбного хозяйства. В него вошли Востоктрансфлот, Севрыбхолодфлот, Калининградтрансфлот, Клайпедарефттрансфлот, Югтранссбыт, т.е.

* Рубашкин Б. Профессионалы находят общий язык (Мурманские рыбопромышленники поддерживают инициативы Госкомрыболовства) // Рыбное хозяйство, № 5. 1999.

практически весь рефрижераторный флот рыбной отрасли, более 100 единиц. Консолидация усилий помогла занять свою нишу: это перевозка окорочков из США в Россию, доставка кальмара с Фолклендских островов в Корею, Японию, работа с российскими флотами на Дальнем Востоке.

К тому времени весь добывающий флот Северного бассейна сосредоточился в Баренцевом море и необходимость в крупном транспорте отпала. Все операторы пула были русскими, хотя офис располагался в Нью-Йорке. Это-то и сыграло отрицательную

роль. Постепенно наши деньги стали оседать за границей, все меньше и меньше получали судовладельцы, что и привело в конце концов к распаду. Калининград перешел под менеджмент фирмы "Иствинд", Югрансбьит — к Ласкаридису. Севрыбхолодфлот в 1995 г. также перешел к фирме "Иствинд", где и работает в настоящее время. К сожалению, дольше всех в пуле оставался Востоктрансфлот, что и привело в конечном итоге к потере флота. Правда, там были и другие причины — новые руководители просто разбазаривали флот. А иностранцы не дремали, они заняли нашу грузовую базу на Дальнем Востоке (а это ежегодно около 1 млн т грузоперевозок). Сейчас там хозяйничают фирмы "Лавания", "Санмар" и др. Мы же вынуждены довольствоваться остатками.

делать на дальние районы промысла, стало быть, необходимы новые корабли с морозильными мощностями, способными замораживать до 300 т в сутки. Где их взять?

Мы почти год вели переговоры с голландскими верфями и "АМРО-банком" и после длительных проверок финансовой ситуации в Севрыбхолодфлоте практически решили вопрос предоставления нам кредита в размере 50 млн долл. США для строительства двух судов для пелагического лова с мощной морозилкой. Однако обвал рубля в августе 1998 г. расстроил наши планы. Суда эти мы

намеревались использовать в Африке или в ЮВТО, т.е. там, где раньше работал наш флот. Сейчас прорабатываем вопросы строительства флота для прибрежного лова, так как запасы прибрежных гидробионтов Баренцева моря используются очень слабо. Практически не добываются водоросли, кумария, морской еж, пинагор и другие ценные виды.

Кстати, российские верфи готовы строить суда прибрежного лова. Мы встречались с руководством верфи "Пелла" (Санкт-Петербург), "Белый городок" (Тверь), посещали подобные предприятия в Волгограде, Азове. Все положительно относится к этому проекту, который мы готовы представить, однако все упирается в финансирование. Ни один из российских банков финансировать строительство не хочет. Нужны лизинговые компании, которые строили бы суда и передавали их в лизинг.

Госкомрыболовство обещает поддерживать судовладельцев квотой, однако, увы, пока лишь на словах, и наш бизнес-план был забракован по каким-то техническим причинам. Надо добавить, что строительство транспортных рефрижераторов при теперешнем уровне цен на рынке и очень слабой грузовой базе в настоящее время нерентабельно, хотя желающие строить их для России есть (к примеру — на верфях Испании). Причем все это предлагается уже с финансовой схемой. Однако из-за очень низкого рынка судно может окупиться не ранее, чем через 15 лет, а это очень долго. Конечно, если российскую рыбу на Дальнем Востоке будут возить российские суда, то это может значительно снизить срок окупаемости, но до этого пока далеко. Думаю, что подобные проблемы стоят перед всеми без исключения рыбными флотами. А стало быть, нужна государственная программа обеспечения флота, чтобы российская квота, российские деньги работали для России. И не надо открывать Америку, надо проанализировать хотя бы опыт наших северных соседей: норвежцев, исландцев.

Недавно я был в Исландии и интересовался, как там обновляют и строят флот. Так вот, 70–80 % исландского флота принадлежит банкам, а рыбаки, являясь владельцами юридически, фактически арендуют суда у банкиров. Причем банки рассчитывают на долгосрочное сотрудничество и не спешат получить обратно свои деньги. Кстати, вместе с судном закладывается в банк и квота, так что при банкротстве фирмы банки свободно продают суда вместе с квотой другим владельцам. Вот вам оптимальный путь обновления флота. Еще очень важный момент, который требует разрешения, правда, в масштабах нашего Северного бассейна — это создание структуры, которая была бы централизованна на продажу трески, по образцу Севрыбсбыта. Рыбы сегодня становится все меньше, однако потребление ее в мире не уменьшается, следовательно, есть возможность на экспорт ее продавать дороже. Так как делают это, к примеру норвежцы. Однако у нас тут царит полнейшая самостоятельность, а в результате по статистике, опубликованной в норвежской прессе, наша треска покупается по самой низкой цене, хотя впоследствии продают ее норвежцы по самым высоким. Получается, что мы финансируем и без того благополучную Норвегию. И свидетельством тому — процветающий ныне город Киркенес, который на наших глазах вырос из некогда захудалой деревни. Там русских судов бывает значительно больше, чем в нашем Мурманске. А примерно такой же поселок Териберка в Мурманской области, некогда центр рыбопереработки и судоремонта — захирел и едва ли поднимется когда-нибудь с колен. А мало ли на побережье других заброшенных поселков, некогда процветающих: Печенга, Дальние Зеленцы, Порт-Владимир и другие. Так вот, создание структуры, которая реализовывала бы треску на экспорт, позволило бы нам диктовать свои цены тем же норвежцам, англичанам, исландцам, а следовательно потеря квоты была бы компенсирована ценой. Это нормальный мировой опыт. Его, кстати, уже раньше применяли, когда в 80-х годах много трески реализовывали через "Скарус" — дочернюю структуру Соврыбфлота. Почему бы не возвратиться к этому порядку сейчас? Сразу же исчезли бы разговоры, что валюта увозится из страны, так как контролировать одну фирму проще, чем двести судовладельцев. Вот кратко то, что бы мне хотелось сказать как о Севрыбхолодфлоте, отметившем, кстати, 1 января 2000 г. свое 35-летие, так и о проблемах, которые стоят перед рыбной отраслью. Хотя обозначил я, конечно, только некоторые из них. В сущности, они гораздо обширнее, так как связаны с занятостью моряков и благополучием их семей.



ПО-НОВОМУ

Проблемы ставятся в журнале "Рыбное хозяйство" постоянно, важно, чтобы когда-то их начали решать. Чтобы все: правительство, дума, другие структуры помогли рыбакам занять подходящее им место в современном обществе.

Сейчас особенно остро стоит задача обновления флота. Ясно уже, что ставку надо

Журнал "Рыбное хозяйство", 2000, № 4