

ВОЗМОЖНЫЕ ПУТИ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОГО РЫБОПРОМЫСЛОВОГО СУДОСТРОЕНИЯ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XXI ВЕКА

Канд. техн. наук Г.В. Аракельян, Э.А. Шишкин – ГУП «ЦНИИ им. акад. А.Н. Крылова»

Для сохранения Россией роли одной из ведущих рыбопромышленных стран мира необходимо принимать самые энергичные меры по восстановлению и обновлению добывающего флота. В то же время распад некогда мощной рыбной отрасли на большое число мелких и маломощных в экономическом отношении фирм и акционерных обществ делает невозможным возрождение флота за счет их собственных инвестиций.

Без государственной крупномасштабной поддержки, учитывающей новые экономические условия хозяйствования, быстрое обновление промыслового флота невозможно. Из-за ограниченных финансовых возможностей и высоких налоговых сборов судовладельцы ориентируются в основном на бербоут-чартерную или лизинговую формы оплаты пополнения флота от зарубежных поставщиков.

Важнейшие требования, выдвигаемые при постройке перспективных промысловых судов – обеспечение их наивысшей прибыльности и быстрый возврат вложенных средств, а также их относительно небольшая стоимость, а значит, и величина.

Учитывая достижения мировой промышленности, позволяющие поднять промысловую производительность среднетоннажных судов практически до уровня больших траулеров, отечественные судовладельцы на ближайшую перспективу видят в качестве основы добывающего флота средние и малые суда, работающие в национальной зоне РФ и отчасти в зонах иностранных государств. При этом основной целью использования рыболовных судов представляется исключительно получение наибольшей прибыли судовладельцем, а не обеспечение населения отечественной рыбной продукцией. Такой путь предусматривает постепенное (по мере накопления финансовых средств судовладельцами)

развитие добывающего флота для освоения ресурсов в основном в отечественной национальной зоне, а также, по мере возможностей, в 200-мильных зонах иностранных государств.

Эта концепция предусматривает соответствующую структуру рыбопромыслового флота, основу которой составляют средне- и малотоннажные добывающие и добывающе-перерабатывающие суда, сдающие сырье на береговые перерабатывающие предприятия на приемно-транспортные рефрижераторы, средние и малые. Учитывая слабое развитие инфраструктуры береговой базы Дальневосточного и Северного районов, являющихся основными поставщиками рыбного сырья и рыбной продукции для европейской части России, где сосредоточена большая часть населения, недостаток мощности береговых перерабатывающих предприятий должен будет, по-видимому, компенсироваться использованием существующих плавбаз при продлении срока их службы за счет ремонта и модернизации. В качестве плавучих приемно-перерабатывающих пунктов можно использовать крупные добывающе-перерабатывающие суда с изношенным энергетическим и промысловым оборудованием.

Для комплексного обновления добывающего флота необходима государственная поддержка в виде снижения пошлин и налогов, а также гарантий государства при оформлении долгосрочных инвестиций, в том числе и с иностранными инвесторами. В соответствии с этой концепцией, кроме промысла в 200-мильной экономической зоне РФ с одновременным развитием прибрежной перерабатывающей базы и промышленным освоением отечественного побережья, необходимо продолжать промысел по соглашениям в экономических зонах иностранных государств, а также в от-



крытых районах Мирового океана. Потребуется развивать строительство практически всех основных типов судов отечественного рыбопромыслового флота, входивших в его состав в период 1980–1990 гг. Естественно, проектировать и строить суда необходимо с учетом последних достижений науки и техники.

Представляется, что в связи с продолжительным по времени развитием береговой инфраструктуры (около 50 лет) для обеспечения переработки поставляемого добывающим флотом рыбного сырья из национальной экономической зоны, будут нужны приемно-перерабатывающие универсальные плавбазы, особенно если учесть, что основная часть населения живет в европейской части РФ, куда доставлять свежее сырье невозможно, а доставка неразделанного мороженого сырья экономически нецелесообразна. Предполагаемая номенклатура основных типов судов добывающего флота России на период 2000–2015 гг. в зависимости от концепции его развития приведена в табл. 1.

Основные характеристики перспективных типов промысловых судов мы определяли на основе анализа строящихся в мире аналогичных судов или заказываемых отечественными судовладельцами, поскольку в настоящее время практически полностью отсутствуют надежные сведения по уловам и

Тип судна	Рыбопромысловый флот СССР в 1980–1990 гг.	Развитие флота с целью получения прибыли для бюджета страны	Развитие флота для насыщения рынка страны отечественной рыбной продукцией
Рыбодобывающие суда (мощность главного двигателя, кВт)			
Крупнотоннажные траулеры			
морозильные	5200–5900	–	–
морозильно-консервные	5200–5500	–	–
Большие морозильные траулеры	1600–3000	–	3000–3500
Средние траулеры			
морозильные	740–1760	2000–2500	2000–2500
рефрижераторные	600–1600	–	–
Средние сейнеры-траулеры			
рефрижераторные	220–1000	1000–1200	1000–1200
Средние ярусники-ловушечники			
морозильные	440	600–1000	600–1000
Малые траулеры			
морозильные	500–600	500–600	500–600
рефрижераторные	225–425	400–600	400–600
Малые сейнеры-траулеры			
рефрижераторные	165–220	300–500	300–500
Малые ярусники-ловушечники			
рефрижераторные	110	150–200	150–200
Малые тралботы рефрижераторные	110–170	150–200	150–200
Приемно-транспортные рефрижераторы (грузовместимость трюмов, м³)			
Крупнотоннажные	12000–13000	–	12000–13000
Среднетоннажные	7000	–	7000
	4000	4000	4000
Малотоннажные	2800	–	–
	600	1000	1000
Приемно-перерабатывающие плавбазы (производительность по сырью, т/сут)			
Консервные	220–300	–	–
Универсальные	130–250	–	130–250
Производственные рефрижераторы	50–100	50–100*	–
Морозильно-мучные	700	–	–

* В качестве производственных плавучих рефрижераторов предполагаются крупнотоннажные и большие добывающе-перерабатывающие суда (в основном траулеры-рыбозаводы), эксплуатация которых по основному назначению нецелесообразна из-за неудовлетворительного технического состояния для промысловой работы, либо экономически малоэффективна.

Таблица 2

Тип судна	Класс Регистра	Мощность главного двигателя, кВт	Вместимость трюмов, м³	Температура в трюмах, °С	Скорость свободного хода, уз	Экипаж, чел.	Производительность морозильного оборудования, т/сут
Малый тралбот рефрижераторный	КМ☉ЛУ2II	150–200	20–30	–2–0	9,0–9,5	5–6	
Малый ярусник-ловушечник рефрижераторный	КМ☉ЛУ2II	150–200	40–60	–2–0	9,0–9,5	5–6	
Малый сейнер-траулер рефрижераторный	КМ☉ЛУ2IA2	300–500	80–100	–2–0	9,5–10,0	9–13	
Малый траулер рефрижераторный	КМ☉ЛУ3IA2	400–600	100–120	–2–0	10,0–10,5	7–9	
Малый траулер морозильный	КМ☉ЛУ3IA2	500–600	120–150	–28	10,0–10,5	8–12	10–12
Средний ярусник-ловушечник морозильный	КМ☉ЛУ3 A2	600–1000	200–250	–28	11,5–12,0	20–22	10–15
Средний сейнер-траулер рефрижераторный	КМ☉ЛУ3 A2	1000–1200	200–250	–2–0	12,0–12,5	18–22	–
Средний траулер морозильный	КМ☉ЛУ3 [I] A2	2000–2500	600–800	–28...–30	13,5–14,0	20–25	40–50
ПТР малотоннажный	КМ☉ЛУ3 A1	600–800	1000	–28; –8; +3	11,0–12,0	20	–
ПТР среднетоннажный	КМ☉ЛУ4 [I] A2	3500–4000	4000	–28; –8; +3	12,0–13,0	23–25	–
Дополнительные типы судов при условии поддержки строительства государством							
Большой морозильный траулер	КМ☉ЛУ3 [I] A2	5000–5200	2500–3000	–28	14,0–14,5	50–60	50–60
ПТР среднетоннажный	КМ☉ЛУ4 [I] A2	4000–4500	7000	–28; –8; +3	14,0–15,0	25–35	–
ПТР крупнотоннажный	КМ☉ЛУ4 [I] A2	6500–7000	12000–14000	–28; –8	17,0–18,0	70–75	–
ПБ универсальная	КМ☉ЛУ4 [I] A2	2500–3000	2800–3000	–28; –8	13,0–13,5	120–130	60–70 150–250*

Примечание. Хладагент – фреон-22 или другой, соответствующий Монреальскому Протоколу 1990 г.

*Суммарная производительность по обрабатываемому рыбному сырью.

эксплуатационным расходам, использованию судами промыслового времени, ценам на топливо, масло, основные виды рыбопродукции и т.д.

Определяющий фактор увеличения экономической эффективности добывающих судов в новых условиях — повышение промысловой производительности за счет роста тягово-скоростных характеристик малых и средних судов, а также производительности рыбоперерабатывающего оборудования (морозильного, рыбообделочного и др.); многоцелевое назначение судна. Обычно при этом на единой платформе можно размещать либо оборудование разного назначения, либо подготовить фундаменты под его сезонную установку. Запас мощности энергетической (электроэнергетической) установки для привода рыбопромыслового и производственного оборудования обеспечивается для наиболее энергоемкого вида промыслово-производственного комплекса.

В последние годы в развитие указанных направлений удешевления судна и его эксплуатации уловы все чаще хранят в контейнерах, а также в охлажденной морской воде, что позволяет экономить время на проведении грузовых операций и сохранять более высоким качество рыбы.

В соответствии с тем, какая из двух названных концепций развития рыбопромыслового флота будет осуществляться Правительством России, можно предполагать, что будут востребованы основные типы промысловых судов, приведенных в табл. 2.

В число указанных типов не включены промысловые суда специализированного назначения такие, как кильколовные для Каспийского моря, тунцеловные, использующие специфические орудия лова, способы обработки и хранения улова. При этом учитывались относительно небольшие объемы вылова этих объектов и низкая экономическая эффективность их добычи.

К традиционным для отечественного промыслового флота типам судов представляется целесообразным применить следующие технические решения:

а) малые и средние добывающие суда для лова пелагических рыб: траловая схема с сетными барабанами и вертикальным подъемом кутка трала с борта, позволяющая применить архитектурный тип судна с промежуточным кормовым расположением надстройки и рубки, который создает благоприятные условия для сочетания тралового и сейнерного лова, либо при подъеме кутка с кормы применить шельтердек на малых судах; хранение улова в охлажденной морской воде в танках, позволяющее лучше использовать вместимость грузового отсека, снизить трудоемкость внутритрюмных и грузовых работ и, косвенно, повысить безопасность эксплуа-

тации судна, исключая соблазн краткосрочного хранения улова на палубе, а не в трюме; модульный принцип формирования универсального промыслового судна на базе единого корпуса, за счет применения сменных промысловых и рыбоперерабатывающих блоков, устанавливаемых на судно без использования сварочных работ, в процессе эксплуатации судна;

б) наряду с плавбазами, осуществляющими прием и переработку рыбного сырья от добывающих судов в отечественной экономической зоне, применять прибрежные плавучие стояночные рыбоперерабатывающие комплексы, формируемые из отдельных модулей (энергетического, производственного, жилого и т.д.), создаваемых на базе лихтеров типа ДМ. Такие модули могли бы доставляться в различные районы промысла в соответствии с сезоном лова фрахтуемыми баржевозами, например типа «А. Косыгин» и др. Возможность сочетания разных модулей обеспечит наиболее эффективное использование рыбного сырья практически без простоя рыбоперерабатывающего производства, не соответствующего сезону, как это имеет место на универсальных плавбазах.

Одна из проблем создания на российских предприятиях перспективных промысловых судов — отсутствие в России производства основного комплектующего оборудования, связанного с добычей, переработкой и хранением рыбы. Поэтому должен быть решен вопрос комплектации будущих судов оборудованием либо путем организации соответствующих производств в России с участием ведущих мировых производителей, либо путем закупки необходимого оборудования за рубежом.

Для создания благоприятных условий возрождения отечественного добывающего флота необходим ряд мероприятий общегосударственного значения, в том числе:

создание действенной системы кредитования промыслового судостроения с активной реализацией принятого в России закона о лизинге;

освобождение от таможенных пошлин, тарифов и НДС импортируемого судового комплектующего оборудования, комплектующих изделий, необходимых для изготовления отечественного судового оборудования, а также отсутствующих в отечественном производстве материалов;

освобождение от налогов на прибыль доходов судовладельцев в процессе эксплуатации судов, построенных под российскую регистрацию на российских верфях, и укомплектованных не менее, чем на 50 % отечественным оборудованием, от всех видов налогов на период возврата кредитов.

