

# ОТКРЫТЫЕ РАЙОНЫ МИРОВОГО ОКЕАНА. ОБОЙДЕМСЯ ЛИ БЕЗ НИХ?

**Б.Г. Соколов – лауреат Государственной премии СССР**

**В** первые послевоенные годы отечественная рыбная промышленность начала освоение открытых районов Мирового океана. Задачи материального обеспечения океанического рыболовства эффективно решались в государственном масштабе. Был построен промысловый и транспортно-перерабатывающий флот, в состав которого вошли беспрецедентные по численности серии судов. Создавалась научная база для изучения океана и расширения сырьевой базы промысла. Строились порты и береговые обрабатывающие предприятия, судоремонтные и машиностроительные заводы. Высшие и средние учебные заведения отрасли вели массовую подготовку специалистов. Организация и масштабы экспедиционного промысла в отдаленных районах Мирового океана не имели равных в мире. В числе заметных событий в истории отрасли, показавших ее способность решать непростые задачи обеспечения флота сырьевыми ресурсами, была поисковая экспедиция в юго-восточную часть Тихого океана (ЮВТО), которая в конце 1978 г. открыла новый район промысла для отечественного рыболовства. Его интенсивное освоение уже в 1981 г. вывело юго-восточную часть Тихого океана в число важнейших для трех западных рыбопромышленных бассейнов страны. Годовой вылов в ЮВТО был близок к миллиону тонн и в дальнейшем превысил его. Промысел велся 12 лет и закончился вместе с распадом рыбохозяйственных структур Западного, Северного и Черноморского бассейнов. История открытия и освоения района заслуживает изучения, поскольку дает поучительные примеры как огромных достижений, так и организационных провалов, связанных со срывом транспортного обеспечения промысла. Что предопределило открытие района? Прежде всего объективная необходимость. Введение большинством прибрежных стран

200-мильных экономических зон привело к тому, что наш флот лишился многих эксплуатируемых сырьевых ресурсов. Западный бассейн, например, потерял около трети сырьевой базы, но с открытием нового района компенсировал потери всего за три года. Нужно отметить, что предварительная оценка возможностей расширения промысла за счет открытых районов Атлантического и Тихого океанов была малообнадеживающей. Казалось, что их ресурсы достаточно известны. Поэтому и юго-восточную часть Тихого океана отечественные и иностранные ученые уверенно относили к наименее биопродуктивным районам Мирового океана (Моисеев П.А. Биологические ресурсы Мирового океана. – М.: Пищевая промышленность, 1969. – 338 с.) и считали бесперспективной для промысла. Как показали поисково-промысловые работы, ошибочная оценка биоресурсов ЮВТО была следствием недостаточной технической оснащенности проводившихся ранее исследований. Было бы неверно полагать, что открытие сделано вопреки представлениям ученых. Рыбохозяйственная прикладная наука развивается вместе с промышленностью и очень сильно зависит от ее материальной базы. В то же время профессиональные представления специалистов отрасли в значительной мере формируются наукой, что позволяет им иногда вполне аргументированно подвергать ее выводы критическому пересмотру. Группа работников отрасли усомнилась в сложившейся оценке ЮВТО, поскольку по некоторым приметам можно было предположить, что биопродуктивность вод здесь весьма высока. Они разработали проект поисковой экспедиции, оснащенной новыми техническими средствами. Предусматривалось направить из района Панамского канала три группы судов: на юг, вдоль экватора и на север. При обнаружении удовлетворительных по видо-

## ХРОНИКА ОТКРЫТИЯ И ОСВОЕНИЯ ЮВТО

**Декабрь 1977 г.** На промысловом совете ВРПО "Запрыба" рассмотрено и одобрено предложение об организации расширенной научно-промысловой экспедиции в восточную часть Тихого океана (СВТО, ЦВТО, ЮВТО).

**Март 1978 г.** Совет директоров ВРПО "Запрыба" рассмотрел и одобрил состав экспедиции, сроки ее проведения, схему организации и основные направления работ. План одобрен первым заместителем министра рыбного хозяйства СССР В.М. Каменцевым.

**Апрель–июль 1978 г.** В назначенные районы вышли все пять крупнотоннажных научно-поисковых судов, включенных в состав экспедиции.

**Июнь–август 1978 г.** Поиск в открытых водах СВТО и ЦВТО результатов не дал.

**Июль–август 1978 г.** НПС "Звезда" (капитан В.Н. Кныш) в ЮВТО обнаружил скопления ставриды и красноглазки. Уловы ставриды составляли 20–40 т за 2–3 ч траления, красноглазки 10–30 т за 1–2 ч. В район подошли и начали поисково-промысловые работы все суда экспедиции.

**Август–ноябрь 1978 г.** Работа всех судов экспедиции была направлена на выявление возможностей промысла ставриды над океаническими глубинами. Была выполнена эхотрическая и гидрологическая съемка района Перуанской котловины. Установлено, что скопления ставриды распределялись на площади около 250 тыс. м<sup>2</sup>, а их биомасса предварительно оценена в 13 млн т. Началось промышленное освоение района подходящими промысловыми судами.

**Декабрь 1978 г. – январь 1979 г.** Район промысла расширен до 84–85°



вому и размерному составу концентраций группы должны были объединиться и начать освоение промысла. Наиболее подготовленная группа специалистов отправилась на юг ЮВТО. Супертраулер "Звезда", оборудованный современной поисковой и навигационной аппаратурой, под командованием опытейшего и талантливого капитана промразведки В.И. Кныша начал поиск за пределами перуанской экономической зоны. Коллектив обнаружил там промысловые скопления, а затем в 300 милях к западу от экономической зоны Чили открыл новый подрайон. Важной особенностью этой экспедиции было то, что она финансировалась промышленностью Западного бассейна. О масштабе предприятия можно судить по смете затрат, которые в современном исчислении составляли свыше 40 млрд руб. Риск был велик, появились у нас и противники. Главным их аргументом было негативное мнение ученых о районе. Естественно, решение о финансировании экспедиции могло быть принято только на самом высоком уровне хозяйственного управления – в Минрыбхозе СССР, руководители которого имели разные точки зрения по данному вопросу. Решительность В.М. Каменцева, тогда первого заместителя министра, позволила осуществить задуманное.

Результаты экспедиции были ошеломляющими. Уже на стадии поиска, исследования и начала промысла 90 % затрат на нее было возмещено прибылью от продукции, выпущенной входившими в состав экспедиции судами.

Переворот, совершившийся в представлениях о районе, был обусловлен качественно иными возможностями, имевшимися у исследователей. Крупнотоннажные промысловые суда, замечательная поисковая аппаратура, энергетические мощности, позволяющие применять гигантские тралы и высокие скорости траления, накопленный опыт поисковых работ в открытом океане, наконец, способность отрасли сосредоточить большие материальные и кадровые ресурсы и направить их на выполнение намеченной задачи – вот что обеспечило успех. Освоение промысла в новом районе вели суда всех океанических бассейнов: Западного, Северного, Южного и Дальневосточного. Поисковое обеспечение осуществлял флот промразведки. За три года в ЮВТО было выполнено 49 поисковых рейсов, поисковики обнаружили скопления

рыб на акватории 1953 тыс. миль<sup>2</sup>, промысловики освоили площадь в 717 тыс. миль<sup>2</sup>, исследователи выполнили большой объем биологических и гидрографических работ. Только крупным рыбохозяйственным структурам, которые как бы соизмеримы с океаном, по силам открытие нового района и освоение промысла в нем. Такими структурами были бассейновые объединения, располагавшие промысловым флотом, научно-исследовательской базой и развитой инфраструктурой. В последние годы в печати проводились дискуссии: нужен ли нам крупнотоннажный промысловый флот, нужны ли дальние районы промысла, крупные добычающие и транспортные объединения? К сожалению, в основном в спорах преобладала идея разрушения. Носители этой идеи говорят, что в условиях рынка работа крупнотоннажных судов в дальних районах промысла экономически нецелесообразна. Действительно, если посмотреть на прилавки магазинов столицы, то нельзя не признать, что никогда еще не было такого богатого ассортимента рыбной продукции. С одной стороны, объем вылова России сократился более чем вдвое. Однако и численность населения страны уменьшилась на 40 %. Может, поэтому не наблюдается тот дефицит рыбной продукции, который был постоянным? Или население отдаст теперь предпочтение мясу? Увы, статистика этого не подтверждает. Цены – вот что ликвидировало дефицит. Цены на рыбу с момента их отпуска увеличились в среднем почти в 7 тыс. раз. Таким образом, произошло не насыщение рынка, а сокращение числа потребителей и объема потребления. Едва ли такую тенденцию можно признать благоприятной, но изменить ее на противоположную можно только с помощью промысла в открытых районах океана. Развитые страны, например, как и прежде, добывают рыбу и у своих берегов, и вдали от них. Испания и Франция ведут промысел тунца не только в Атлантическом и Тихом, но и в Индийском океанах. Конечно, определяющим фактором является экономика, которая зависит как от объективных факторов (сырьевые ресурсы, географические условия), так и от организации промысла. Чем отдаленнее промысловые районы, тем выше транспортные затраты. Вообще говоря, последние включают не только перевозку рыбопродукции в порты переработки и потребления, но и переходы судов в районы добычи и обратно, а также перевозку

з.д. На промысле находилось свыше 40 судов.

**Февраль–март 1979 г.** В результате поисковых работ было установлено, что скопления ставриды распределялись до 93° з.д. Площадь промыслового района составила 415 тыс. миль<sup>2</sup>, а биомасса предварительно оценена в 30 млн т.

**Апрель–июль 1979 г.** Район промысла ставриды расширен в западном направлении до 107° з.д. Скопления ставриды в южном подрайоне отмечались на площади 600 тыс. миль<sup>2</sup>.

**За период 1978–1991 гг.** в южной части Тихого океана Запрыбпромразведка выполнила более 100 научно-поисковых и оперативно-поисковых рейсов. Был собран уникальный по значимости материал, позволивший изменить представления мировой рыбохозяйственной науки о рыбопродуктивности этой части Мирового океана.

К 1990 г. район промысла в ЮЗТО был расширен до экономической зоны Новой Зеландии. Разработанные стратегия и тактика промысла в ЮВТО – ЮЗТО позволяли вести круглогодичный успешный промысел большой группе крупнотоннажных траулеров (до 100 и более единиц). Ежегодно вылавливалось около 1 млн т рыбы.

За большой личный вклад в работу по выявлению и освоению новых районов рыболовства в южной части Тихого океана в 1982 г. постановлением Совета Министров СССР была присуждена Государственная премия СССР группе специалистов ВРПО "Запрыба" и Запрыбпромразведки: **Ахрамовичу Александру Петровичу, Громову Петру Ивановичу, Дерябину Николаю Николаевичу, Елагину Виллену Васильевичу, Кнышу Виктору Николаевичу, Милорадову Геннадия Константиновичу, Пашкевичу Леониду Алексеевичу, Рябинову Олегу Геннадьевичу, Соколову Борису Геннадьевичу, Терехову Владиславу Николаевичу, Чухлебову Геннадия Ефимовичу.**



рыбаков авиацией при смене экипажей, когда это целесообразнее, чем возвращение судов. В дальнейшем промысле возникают различные организационные сочетания, дающие возможность снизить затраты. Наши рыбаки накопили большой положительный опыт работы в экспедициях, как, впрочем, и отрицательный. Как раз недостатки организации свели на нет экономическую оправданность дальнего промысла с использованием крупнотоннажных судов, а главное — легли в основу идеологии, отрицающей его необходимость. Но упомянутые суперсейнеры испанских и французских компаний, добывающие тунцов в Индийском океане, не лучше наших, только вот работают эффективно, перегружая улов на транспортные суда, меняя экипажи самолетами. Небольшая группа наших суперсейнеров, обладающая такими же техникой и опытом экипажей, ловит в 2 раза меньше, потому что не имеет возможности нормально организовать процесс. Естественно, рынок сделал промысел нецелесообразным. Но не только в нем причина. Во всех развитых странах обеспечение населения продовольствием, в том числе рыбной продукцией, находится под контролем государства и регулируется системой дотаций и ограничением производства. В ряде случаев принимались государственные программы.

В России регулятором промысла и производства рыбной продукции стал сейчас рынок. Но интересы производителя часто не совпадают с интересами покупателей и государства, если, конечно, оно считает себя ответственным за организацию обеспечения страны продовольствием. Океаниче-

ский промысел, отданный на регулирование производителям, угасает, потому что для них главное — прибыль, которую можно получить при меньших объемах производства посредством повышения цен.

Есть ли у российских производителей конкурент, способный изменить положение? На наш взгляд, это — государство. Только оно в состоянии ориентироваться на интересы населения. Промысел в дальних районах океана зачастую недоступен даже крупным частным, акционерным предприятиям из-за недостатка средств. Нужны большие добывающе-транспортные объединения. Критики "гигантомании", очевидно, отнесутся с иронией к высказанным предложениям: и к государственному регулированию, и к строительству крупнотоннажного флота, и к созданию специализированных предприятий. Однако здесь есть над чем поразмышлять. Промысел в открытом океане, вдали от портов базирования, могут успешно вести только крупные суда с мощными двигателями и с современным технологическим оборудованием. Им следует ловить в пелагиали на высоких скоростях. Нужны технологии, обеспечивающие переработку улова в конечный продукт или полуфабрикат с повышенным содержанием белка и сохранение их в трюмах до перегруза. Суда должны быть автономны на срок допустимого хранения продукции. Прототипами могут служить супертраулера и суперсейнеры всех серий. Транспортные суда также должны быть крупнотоннажными, что облегчит перегрузку в океане. Однако главное здесь то, что удельный расход топлива на тонну

груза при большей скорости, зарплата и ряд других расходов обратно пропорциональны водоизмещению судна. К этому можно добавить и выгоду от перевозки топлива для промысловых судов и рыбной муки в танках. Всей системой (промысловый флот и транспортный) управляют из единого центра. При расчете соотношения числа добывающих и транспортных судов, обеспечивающего минимальные затраты, следует исходить из минимальных простоев промысловых судов. Ориентировочный состав группы судов для нормальной работы в юго-восточной части Тихого океана: 10 супертраулеров с трюмами вместимостью 1000 т продукции каждый и 5 транспортных рефрижераторов грузоместностью по 10 000 т. Стоимость их постройки составит около 1 млрд долл. США. При четкой организации работы, как показывает, в частности, наш опыт экспедиций в ЮВТО, рентабельность может достичь 15–25 %. Напомним, что флотилии Франции и Испании из 20 судов работают в Индийском океане рентабельно (а наши три судна вынуждены были прекратить промысел). Сегодняшнее положение отрасли, не имеющей серьезной материальной и организационной поддержки государства, чревато потерей позиций в мировом промысле, вернуть которые едва ли будет возможно. Не используемые нами ресурсы могут навсегда стать объектом эксплуатации других стран. Поэтому важно понять, куда идет наше рыбное хозяйство, и критически оценить как то, что было сделано до начала перестройки, так и то, что она принесла.

## Вторая Российская научно-техническая конференция "Современное состояние, проблемы навигации и океанографии"



14–17 ноября, 1995

Санкт-Петербург

Научно-техническая конференция НО-95 организуется Государственным научно-исследовательским институтом Министерства обороны, Государственным научно-исследовательским институтом "Аэронавигация", Ленинградским областным правлением научно-технического общества судостроителей имени академика А. И. Крылова и Российским общественным институтом навигации.

Она будет продолжением начатого на Первой Российской конференции "Современное состояние, перспективы морской и воздушной навигации" (г. Санкт-Петербург, 1992 г.) активного диалога между специалистами в области морской и воздушной навигации, гидрографии, морской геофизики и гидрометеорологии. Цели ее проведения:

обмен достижениями и опытом решения задач морской и воздушной навигации, гидрографии, морской геофизики и гидрометеорологии;

ознакомление специалистов с современными разработками бортовой

навигационной аппаратуры, средств навигационного оборудования портов, трасс и морских акваторий, а также гидрографической, геофизической и гидрометеорологической техники;

уточнение направлений координации научно-технической политики в морской и воздушной навигации, гидрографии и смежных с ними областях.

По тематике конференции планируется выставка образцов новых технических средств. Предполагается участие иностранных специалистов.

За дополнительной информацией обращайтесь в Оргкомитет.

**Адрес Оргкомитета:** 199106, г. Санкт-Петербург,

**Кожевенная линия, 41**

**Оргкомитет Второй Российской конференции по проблемам навигации и океанографии**

**Телефоны для справок:** (812) 217-97-76 110-40-12

**- организационные вопросы**

**(812) 217-97-09 - научно-технические вопросы**

**Факс:** (812) 217-33-19