

СЕГОДНЯ И ЗАВТРА ПОРТОВОГО ХОЗЯЙСТВА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИИ

Канд. техн. наук Ю.В. Горшенин, д-р экон. наук, проф. Ю.А. Шпаченков – ВНИЭРХ

**«В нашу гавань заходили корабли,
Большие корабли из океана»**



Портовое хозяйство отрасли является одним из важнейших звеньев общей производственно-транспортной цепи рыбной промышленности страны: промысел – берег – потребитель. Основу портового хозяйства составляют морские рыбные порты, представляющие собой транспортный узел, в котором взаимодействуют морской, речной, железнодорожный и автомобильный виды транспорта. Его деятельность формируется под влиянием требований и условий работы флота рыбной промышленности, его назначения, состава, особенностей операций, производимых в порту, и проходящих через него грузов. В морских рыбных портах осуществляется более 100 различных операций.

Морские рыбные порты предназначены для обеспечения комплексного обслуживания флота рыбной промышленности, включающего прием, хранение и перевалку поступающих из районов промысла грузов на другие виды транспорта; формирование, хранение и отгрузку грузов материально-технического снабжения для доставки их на промысел. Кроме того, службы порта осуществляют различного рода услуги, связанные со снабжением судов топливом, водой, продовольствием, электроэнергией, промвооружением; сбором и приемом балластных и льяльных вод; вводом и выводом судов на рейд, швартовкой и перешвартовкой их; выполнением ремонтных работ, в том числе электрорадионавигационной аппаратуры; корректурой морских карт, пособий по мореплаванию и др. Важнейшая функция администрации морских рыбных портов – обеспечение безопасности мореплавания и порядка в порту в соответствии с Кодексом торгового мореплавания РФ (1999 г.).

Портовое хозяйство отрасли в настоящее время объединяет 16 действующих морских рыбных портов, в том числе четыре государственных. По рыбопромышленным бассейнам порты размещены неравномерно. Это обусловлено как природными условиями, так и уровнем производственного потенциала рыбохозяйственных комплексов на бассейнах и ролью его в экономике региона.

На Дальнем Востоке функционируют девять морских рыбных портов, в том числе в Приморском крае – Владивостокский, Находкинский и Хасанский; Хабаровском крае – Совгаваньский и Охотский; Сахалинской области – Невельский и Холмский; Магаданской области – Магаданский; Камчатской области – Петропавловск-Камчатский. **На Европейском Севере страны** – Мурманский; **в Северо-Западном регионе** – Санкт-Петербургский и Калининградский; **в Азово-Черноморском** – Таганрогский и Новороссийский; **в Каспийском** – Махачкалинский и Астраханский.

Общая протяженность причального фронта в морских рыбных портах сегодня составляет около 18 км с глубинами от 3 до 12,5 м. Общая потенциальная пропускная способность – 11,1 млн т грузов в год, в том числе 6,3 млн т на Дальнем Востоке, или 56,3 %; Европейском Севере – 2,73 млн т, или 24,5 %; в Северо-Западном регионе – 1,6 млн т, или 14,4 %; Азово-Черноморском – 0,24 млн т, или 2,2 %; Каспийском – 0,29 млн т, или 2,6 %.

Морские рыбные порты имеют достаточно развитое холодильное хозяйство, оснащенное холодильниками вместимостью более 16 тыс. т единовременного хранения; крытые склады площадью около 16 тыс. м²; 266 передвижных и стационарных кранов, средства малой портовой механизации, в том числе авто- и электропогрузчики, железнодорожный и автомобильный транспорты. К портам приписан портовый флот, в составе которого находятся различного рода вспомогательные и технические суда и другие плавучие средства.

Для большинства рыбных портов характерны высокий уровень физического и морального износа пассивной и активной частей основных фондов. В портах необходимо проведение реконструкции и технического перевооружения причального фронта, холодильного, складского и энергосилового хозяйств. Так, в настоящее время половина причального фронта имеет срок службы 30 лет, около 15 % – более 40 лет. В ряде портов требуется капитальный ремонт причалов. Нуждаются в реконструкции и техническом перевооружении холодильники и очистные сооружения. Требуют капитального ремонта объекты и сети инженерного обеспечения. Необходима очистка акваторий отдельных портов, а также проведение дноуглубительных работ, в первую очередь на подходящих каналах.

По-прежнему основным перегрузочным оборудованием в портах (при существующих схемах переработки грузов) остаются порталы краны, электро- и автопогрузчики. Основу кранового хозяйства морских рыбных портов составляют физически изношенные и морально устаревшие порталы краны зарубежного производства, а также отечественные краны.

Большая часть действующих порталных кранов подлежит списанию и замене новым современным оборудованием. В частности, для обеспечения работ по перегрузке контейнеров международного стандарта ряд морских рыбных портов, в первую очередь выходных, необходимо оснастить порталными кранами с вылетом стрелы до 45 м.

Парк средств малой механизации в морских рыбных портах также оснащен техникой зарубежного и отечественного производства. При этом, если основу парка автопогрузчиков составляет оборудование отечественного производства, то электропогрузчиков — оборудование зарубежного производства.

Как показывают результаты анализа состояния морских рыбных портов, несмотря на наличие в большинстве рыбных портов достаточно развитой малой механизации, практически все находящиеся в эксплуатации электро- и автопогрузчики уже в ближайшей перспективе подлежат списанию и замене новыми.

Нельзя признать удовлетворительным и состояние портового флота. Практически большинство входящих в него судов имеют значительный физический износ и давно морально устарели. Около 70 % буксиров-кантовщиков эксплуатируются свыше 20 лет. Такой же возраст имеют около 50 % плавучих бункеровщиков. Сверх нормативного срока службы работают около 45 % служебно-вспомогательных судов. Не в лучшем состоянии находятся и суда по предотвращению загрязнения моря. Необходимо отметить и недостаточную укомплектованность судами портового флота.

Реформирование экономики страны и отрасли в целом отрицательно повлияло на функционирование портового хозяйства, в том числе морских рыбных портов. В 90-е годы произошли серьезные изменения в работе морских рыбных портов: значительно снизился общий грузооборот, уменьшился уровень использования пропускной способности портов.

За период 1991—1999 гг. грузооборот в морских рыбных портах снизился почти на 60 %, причем во Владивостокском — на 79,8 %; Находкинском — на 66,9 %, Хасанском — на 60 %, Петропавловск-Камчатском — на 97,6 %, Холмском — на 98,7 %, Невельском — на 88 %, Магаданском — на 90,2 %, Охотском — на 76,7 %, Мурманском — на 79,1 %, Калининградском — на 17,7 %, Новороссийском — на 32,6 %. В Санкт-Петербургском, Астраханском и Махачкалинском морских рыбных портах в рассматриваемый период объем общего грузооборота увеличился соответственно в 3, 1,6 раза и на 0,5 %.

Пропускная способность морских рыбных портов в последние годы используется на уровне 36 %. При этом на Дальнем Востоке этот показатель составил 16,7 %, на Европейском Севере — 23,7 %, в Северо-Западном регионе — 91,7 %, Азово-Черноморском — 87,4 %, Каспийском — 86,9 %.

Основные причины падения грузооборота и снижения уровня использования пропускных способностей портов: уменьшение объемов вылова, сокращение численности промысловых судов, заходящих в отечественные порты, в том числе в результате направления на экспорт до 50 % произведенной на судах продукции, увеличения пошлин на сдаваемую продукцию в портах, таможенного оформления в отечественных морских рыбных портах. Например, если таможенное оформление судна в Киркенесе (Норвегия) занимает не более часа, то в Мурманске — сутки, а иногда и больше. Неоправданные строгости наших таможенников приводят к тому, что многие капитаны российских судов без крайней надобности предпочитают не заходить в Мурманский порт. Аналогичное положение имеет место и на других бассейнах. Не способствуют повышению загрузки портов действующая неблагоприятная процедура заходов судов в порты и уровень затрат, связанных с обслуживанием их в портах, в том числе выгрузкой и хранением рыбной продукции, а также образование многочисленных фирм, занимающихся погрузочно-разгрузоч-

ными работами. На деятельность Невельского и Холмского рыбных портов существенное негативное влияние оказало и землетрясение на Сахалине в ноябре 1995 г.

Относительно высокий уровень использования пропускных способностей морских рыбных портов в Северо-Западном (Калининградском и Санкт-Петербургском портах) и Азово-Черноморском (Новороссийском порту) регионах обусловлен переходом ряда балтийских и черноморских портов к странам ближнего зарубежья.

В морских рыбных портах существенно изменился состав перерабатываемых грузов: значительно сократилась в общем объеме грузооборота доля рыбной продукции. Если в 80-е годы удельный вес рыбной продукции в общем грузообороте морских рыбных портов составлял около 70 %, а во Владивостокском и Находкинском портах доходил до 90 %, то в последних сегодня он находится на уровне 30—45 %.

Для более полной загрузки портов теперь постоянно изыскиваются возможности для привлечения к переработке генеральных и других грузов, доля которых растет в общем грузообороте. Так, в 1999 г. в грузообороте Находкинском морского рыбного порта 50 % занял лес. Кроме того, перегружались также металлы и другие грузы. В структуре общего грузооборота Владивостокского рыбного порта лес составлял более 10 %, а доля металла и металлолома приближалась к 20 %.

Появились нехарактерные в прежние годы категории грузов. Так, в 1999 г. во Владивостокском порту стали выгружаться контейнеры, автомобили и некоторые другие грузы (цемент, асбест, прочие строительные материалы).

В Калининградском и Санкт-Петербургском морских рыбных портах в силу отмеченного выше изменения грузопотоков на Балтике и перехода ряда прибалтийских портов к странам ближнего зарубежья появилась возможность привлекать нерыбные грузы. Это и обусловило резкое снижение доли рыбной продукции в общем грузообороте до 29,8 и 6,7 % соответственно.

Финансовое состояние большей части морских рыбных портов сегодня оценивается как тяжелое: около 50 % портов убыточны. Наиболее тяжелое экономическое состояние сложилось в портах Камчатской, Сахалинской и Магаданской областей, а также Приморского и Хабаровского края.

В более благоприятных условиях в последние годы по известным причинам работают Калининградский, Санкт-Петербургский и Новороссийский морские рыбные порты.

Несомненно, не могли не повлиять негативно на экономику морских рыбных портов и такие основные факторы, как:

налоги на имущество и плата за землю, ежегодный рост которых вынуждает порты повышать тарифы на услуги; в свою очередь, это вынуждает судовладельцев искать другие места стоянки судов, в том числе на судоремонтных заводах, военных базах, необорудованных причалах. В результате сокращаются объемы грузооборота и нарушается стабильная работа портов;

отсутствие средств на поддержание должного технического состояния портов снижает качество оказываемых услуг, уменьшает их конкурентоспособность по привлечению дополнительных грузов;

наличие на балансе портов большого количества объектов социальной инфраструктуры, в том числе используемых в муниципальных, областных или краевых интересах (транспортные коммуникации, энергосиловые объекты и др.), как правило, приносит убытки;

снижение поступлений в порты традиционных рыбохозяйственных грузов (рыбная продукция с промысла и грузы снабжения для обеспечения судов на промысле) существенно сказывается на использовании производственной инфраструктуры портов.

Помимо морских рыбных портов, важное место в портовом хозяйстве рыбной промышленности занимают портовые пункты, рас-

положенные на побережье России. Их насчитывается около 100. Наибольшая часть портопунктов размещена на Дальнем Востоке, в том числе в Приморском крае — 8, Магаданской области — 4, на Камчатке — 11, Сахалине — 19. Административно они входят в состав береговых обрабатывающих предприятий, баз местного промыслового флота и рыболовцевских колхозов, имеют общую протяженность причального фронта более 5 км с глубинами менее 4,0–4,5 м. Расположены во многих случаях в недостаточно защищенных от волнения территориях. Требуют технического перевооружения и реконструкции. Физический износ производственных фондов достигает более 50 %.

Портопункты на своей территории имеют склады материально-технического снабжения, открытые и закрытые складские площадки для хранения грузов, холодильные емкости, малую портовую механизацию (краны стационарные и передвижные, автопогрузчики и автотранспорт). К портопунктам приписано более 300 ед. портофлота (буксиры, плашкоуты, баржи и др.).

Создавшаяся ситуация в портовом хозяйстве рыбной промышленности России в немалой степени обусловлена действием причин общего характера, связанных с реформированием экономики страны в целом и отрасли в частности. Из основных причин общепромышленного характера можно назвать:

отсутствие действенного государственного механизма обеспечения продовольственной безопасности страны;

сокращение государственной поддержки АПК страны, в том числе рыбного хозяйства;

неадекватное удорожание большинства видов товаров и услуг, используемых рыбным хозяйством;

неурегулированность экономических связей между регионами, отраслями и предприятиями;

низкий уровень платежеспособности основной части населения страны;

несовершенство правового обеспечения функционирования рыбного хозяйства страны.

К внутренним причинам, сдерживающим возрождение и развитие производственной инфраструктуры морских рыбных портов, можно отнести:

разрыв связей между предприятиями добывающей и обрабатывающей подотраслей;

высокий уровень физического износа и морального старения основных средств, в первую очередь промыслового флота;

отсутствие эффективных добывающих судов многоцелевого назначения для работы в прибрежных районах отечественной зоны, а также специального и универсального среднего, малого и маломерного флота;

преобладание сырьевой направленности в экспорте рыбных товаров;

хронический дефицит оборотных средств, рост взаимных неплатежей, низкий уровень инвестиционной активности;

недостаточный для современных условий уровень технологической и технической оснащенности перерабатывающих производств на судах и береговых предприятиях.

Хронический недостаток у портов собственных средств значительно повысил актуальность создания механизма централизации и накопления средств для формирования отраслевых инвестиционных фондов. Эта проблема является частью более общей, решение которой направлено на концентрацию финансовых ресурсов для осуществления приоритетных задач развития экономики отрасли. Без обновления основных фондов, в том числе портового хозяйства, невозможно предотвратить дальнейшее падение производства в отрасли.

Несмотря на определенные проблемы в экономике рыбохозяйственного комплекса России на современном этапе реформирования, портовое хозяйство по-прежнему обеспечивает базирование и обслуживание флота рыбного хозяйства, является межрейсовой безопасной стоянкой судов, выполняет таможенный и санитарный контроль, санитарную обработку судов, бункеровку топливом и водой, подготовку грузов и снабжение ими. И в перспективе, как показывают результаты прогностических оценок развития рыбного хозяйства России, морские рыбные порты и портопункты имеют реальные возможности не только для стабилизации производственной деятельности, но и для возрождения и последующего развития.

Для обеспечения продовольственной безопасности страны необходимо увеличение поставок рыбных товаров на внутренний рынок, в том числе направление потоков рыбной продукции из районов промысла в отечественные рыбные порты. Предполагаемое увеличение объемов грузопотоков привлеченных других грузов, создание на территориях портов различных производств, в первую очередь рыбообрабатывающих, расширение номенклатуры оказываемых услуг позволят за период 2001–2010 гг. увеличить общий грузооборот морских рыбных портов России почти в 2,3 раза при использовании пропускной способности их на уровне 92 %. При этом основные грузовые потоки предполагается направить через дальневосточные (около 38 % общего грузооборота), Мурманский (28,2 %) и Калининградский (24,4 %) морские рыбные порты. Доля Санкт-Петербургского, Новороссийского и Астраханского портов составят по 4,2 % каждый.

За рассматриваемый период грузооборот дальневосточных морских рыбных портов должен возрасти в 3,4 раза, Мурманского порта — в 5,3 раза, Калининградского — в 1,2 раза, Санкт-Петербургского — в 1,04 раза, Новороссийского — в 2,1 раза, Астраханского — в 3,7 раза, Махачкалинского — в 1,3 раза (Проект Федеральной программы развития рыбного хозяйства Российской Федерации на период до 2010 г. — М: ВНИЭРХ, 2000). Пропускная способность морских рыбных портов будет использоваться соответственно на уровне 83,4; 85; 85; 90; 80; 97,8; 23,1 %.

Для развития портового хозяйства отрасли в долгосрочной перспективе потребуются: пересмотреть на государственном уровне таможенные ограничения, транспортные тарифы; уменьшить стоимость аренды на землю; разработать нормативные акты, стимулирующие отечественный промысловый флот доставлять рыбную продукцию в российские порты; обеспечить в портах выполнение международных требований к уровню обслуживания судов, сохранению водных биоресурсов, охране природы прибрежной зоны и др.

С целью обеспечения конкурентоспособности отечественных морских рыбных портов необходимо: наладить в портах всестороннее, качественное обслуживание всех судов по ценам, не превышающим стоимости услуг, оказываемых в западноевропейских портах; увеличить глубины в акваториях и у причалов с усилением гидротехнических сооружений и частичной диверсификацией причалов; расширить номенклатуру обрабатываемых грузов, в том числе изотермических контейнеров для морепродуктов, приема живой и охлажденной рыбы; осуществить техническое перевооружение портов, в том числе путем обновления перегрузочного оборудования за счет нового, современного; реконструировать и технически перевооружить холодильное и энергосилое хозяйства портов; обеспечить прием отходов и обработку судов на высоком современном технологическом уровне; реконструировать действующие и установить в соответствии с современными требованиями экологии новые очистные сооружения в портах, включая стоки рыбообрабатывающих предприятий и бункеровочных нефтебаз.