



# МАЛОТОННАЖНЫЙ ДОБЫВАЮЩИЙ ФЛОТ

Д.Д. Наумов – главный специалист

## СОСТОЯНИЕ ФЛОТА

Малотоннажный добывающий флот состоит из малотоннажных, обеспечивающих в основном промысел активными орудиями лова, и маломерных судов, работающих, как правило, на пассивном промысле. Суда данной категории всегда играли заметную роль как в отечественном рыболовстве в целом, так и особенно в жизни населения прибрежных регионов России, решая главным образом социальные вопросы и снабжая торговую сеть и береговые перерабатывающие предприятия ценными в пищевом отношении свежими рыбой и морепродуктами.

До начала 90-х годов вылов малотоннажными и маломерными судами, работавшими в основном в 50-мильной прибрежной зоне, достигал 12–18 % общего вылова промыслового флота СССР. Отсутствие в настоящее время обобщенной статистики, к сожалению, не позволяет оценить роль прибрежного рыболовства на современном этапе.

## МАЛОТОННАЖНЫЕ СУДА

Анализ динамики количественного и типового состава малотоннажных судов рыбопромыслового флота России мощностью 150 л.с. и выше за период с 1991 по 2000 г. показывает, что численность судов, составлявшая около 1000 единиц, сократилась примерно на 5 %. При этом число судов отечественной постройки уменьшилось на 7 %, а иностранной увеличилось более чем вдвое. Сокращение флота происходило за счет списания судов постройки 30–40-летней давности, таких, как МРТР «Карелия» пр. 1282, РС-300 пр. 388М, МРТР пр. 697, МРС-225 пр. 1322, СЧС-150 пр. 572, СТБ-150 пр. 390А, МСТБ-150 пр. 716Бу. Пополнялся флот судами МКРТМ «Лаукува» пр. 12961, РС «Орион» пр. 01340РС, МРТК «Балтика» пр. 1328, МРС-150 «Нельма» пр. 1338П и К, МмРСТ пр. 13301 и 13303, а также различными судами иностранной постройки.

Сегодня малотоннажный флот состоит в основном из судов морально устаревших проектов, физически изношенных, требующих больших затрат на восстановительный ремонт. К 2005 г. списанию подлежит около 70 % судов, в связи с чем проблема качественного обновления малотоннажного добывающего флота с каждым годом становится все острее.

Пополнение флота происходит отечественными судами, строящимися по проектам 20–30-летней давности. Приобретаемые отдельными частными фирмами суда зарубежной постройки, как правило, имеют значительный износ и не отвечают российским требованиям по обитаемости и безопасности мореплавания.

## МАЛОМЕРНЫЕ СУДА

Особо следует остановиться на флоте пассивного прибрежного рыболовства, в состав которого входят самоходные и несамоходные маломерные суда, не поднадзорные классификационным обществам. Общая численность этого флота в России по состоянию на 1993 г. (более поздние данные отсутствуют) составляла около 12700 судов, в том числе: самоходные – 1700; лодки самоходные – 3600; суда и лодки несамоходные – 7400.

В связи с тем что в последнее десятилетие практически утрачен государственный контроль за составом и использованием маломерного флота, сделать обобщенные выводы о его состоянии на сегодняшний день не представляется возможным. Однако из многочисленных обращений от рыбаков и судостроителей по поводу необходимости создания новых маломерных судов, можно сделать вывод о том, что проблема обновления маломерного флота стоит еще более остро, чем малотоннажного.

С начала 80-х годов XX в. руководством отрасли предпринимались попытки вывода маломерного флота на новый технический уровень путем создания типорядов унифицированных судов, оснащенных современным комплектующим оборудованием. В результате проведенной Гипрорыбфлотом, его отделениями и СибрыбНИИ проектом работы были определены наиболее эффективные типы судов для прибрежного рыболовства длиной до 18 м, которые составили «Сетка перспективных судов маломерного флота», утвержденную Минрыбхозом СССР в 1982 г. В 1983 г. была осуществлена разработка проектов и начато строительство ряда судов. Однако в связи с изменениями в экономической политике страны государственное финансирование данных работ в начале 90-х годов было прекращено, а сами работы свернуты.

Современное состояние маломерного флота характеризуется его крайним физическим износом, большой разнотипностью и слабой технической оснащенностью, отсутствием во многих случаях технической документации на суда, что усложняет и удорожает их эксплуатацию, понижает ее безопасность.

Обобщая имеющиеся сведения о состоянии флота прибрежного рыболовства, можно сделать вывод о том, что начавшееся десятилетие станет вершиной его кризиса. Массовое списание судов из-за физического старения должно быть восполнено.

## ВОЗМОЖНЫЕ ПУТИ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ

Учитывая состояние прибрежного рыболовства и флота в частности, последние годы обозначилось повышенное внимание к проблеме их развития как региональных властей, бассейновых ассоциаций, объединений, союзов рыбодобывающих предприятий, так и различных коммерческих структур, которые разрабатывают программы развития прибрежного рыболовства, предусматривающие, как правило, государственную поддержку обновления флота. Тем не менее отсутствие на федеральном уровне единой политики в отношении развития прибрежного рыболовства не позволило достичь какого-либо прогресса в этом вопросе.

Развитие и совершенствование малотоннажного флота в современных условиях, как и рыбопромыслового флота в целом, в первую очередь связано с эффективностью его работы. Чем большую прибыль можно получить от того или иного типа судов, тем более интенсивно он развивается. Наглядный пример тому – бурное развитие группы специализированных крабовых судов, численность которых на Дальневосточном бассейне в последнее десятилетие стремительно росла, несмотря на нелучшие времена в экономике страны.

Нет нужды подробно останавливаться на том, что достижение оптимальных характеристик малотоннажного судна становится возможным за счет применения совершенного комплектующего оборудования, отличающегося высокой эффективностью при низких энергоемкости и массо-габаритных показателях. Однако практически полное отсутствие производства подобного оборудования в России и необходимость закупки его за рубежом при значительных размерах таможенных сборов также сдерживают обновление флота.

Таким образом, одной из основных причин, вызвавших упадок темпов обновления малотоннажного флота, явилась низкая эффективность его эксплуатации, связанная в

первую очередь как с непомерным ростом стоимости судов новостроя, топлива, накладных расходов, так и относительно низкими ценами рыбной продукции на отечественном рынке.

В связи с этим есть основания предполагать, что без принятия определенного комплекса мер законодательного и экономического характера, о необходимости которых уже неоднократно упоминалось в различных публикациях, повышение эффективности эксплуатации, а значит, и обновление малотоннажного промыслового флота, вряд ли возможно. Такими мерами могли бы, например, стать:

ограничение в прибрежных районах активного промысла с больших и средних судов, контроль и реальное исполнение этого ограничения;

применение к малотоннажным судам различных налоговых и таможенных льгот, которые позволили бы реально снизить затраты на строительство судов и их эксплуатацию;

развитие государственного лизинга и для малотоннажных судов;

приоритетное выделение квот на реализацию инвестиционных проектов, отвечающих государственным интересам.

Учитывая данные обстоятельства, Гипрорыбфлот вышел в Госкомрыболовство России с предложением о разработке федеральной **Концепции развития прибрежного рыболовства России**, которая бы на государственном уровне определила, в частности, направления, возможные условия и порядок государственной поддержки развития флота.

Для выработки Концепции необходимо в первую очередь на основе анализа отечественного и зарубежного опыта определить понятия «прибрежное рыболовство» и «флот прибрежного рыболовства», так как в настоящее время они трактуются неоднозначно.

В Концепции могли бы быть разработаны возможные формы государственной поддержки развития флота и порядок ее осуществления; экономические и технические критерии для оценки инвестиционных проектов по обновлению флота, требующих государственной поддержки; потребный типаж судов и комплектующего оборудования, предложения по их производству, как в России, так и за рубежом; проектные предложения на рекомендуемые типы судов с их экономическим обоснованием.

Наличие Концепции позволило бы в дальнейшем более качественно оценивать требующие государственной поддержки инициативы и инвестиционные проекты, направленные на пополнение флота новыми судами.

## РАЗВИТИЕ МАЛОТОННАЖНОГО ДОБЫВАЮЩЕГО ФЛОТА

Данное направление всегда было одним из важнейших в деятельности Гипрорыбфлота. Институт принимал активное участие в развитии отечественного флота прибрежного рыболовства. В 50–70-е годы XX в. институтом были разработаны проекты, по которым строились массовые серии малотоннажных судов, многие из которых (СЧС-150 пр. 572, РС-150 пр. 697 различных модификаций) и в настоящее время работают на промысле. В последующем институт участвовал в создании практически всех эксплуатирующихся судов путем разработки технических заданий на их проектирование, экспертизы технических проектов, участия в приемных и эксплуатационных испытаниях головных судов.

В последнее десятилетие из-за перестройки экономики в стране деятельность по созданию новых судов значительно снизилась. Существовавшая система разработки, согласования и утверждения проектов перестала действовать. Новые проекты судов не проходят рассмотрение в компетентных организациях на предмет их безопасности и экономической эффективности. Анализ отдельных инвестиционных проектов, поступающих в институт на рассмотрение, показывает достаточно низкий уровень их проработки. Многие заказчики судов предпочитают экономить на экспертизе проектов, не задумываясь о том, что в будущем это может привести к значительным экономическим потерям.

Тем не менее, Гипрорыбфлот продолжает работу с отдельными заказчиками, осознающими важность тщательной подготовки создания нового судна. В 2000 г. институтом были рассмотрены проекты малотоннажных судов 70740 МДМС «Курилы», 21060 МРТМ и ряд других. Анализу подвергаются как техническая сторона проекта, так и экономическая, для чего институт располагает опытными, компетентными кадрами, современным информационным и программным обеспечением.

Разработаны и введены в действия «Правила классификации, проектирования, постройки и оборудования маломерных судов промыслового флота», разрабатываются другие документы системы государственного надзора за строительством и эксплуатацией маломерных судов.

Как известно, один из аспектов повышения эффективности эксплуатации флота — его техническое перевооружение на основе новейших достижений науки и техники. Безусловно, что оснащение судов передовой техникой не может быть самоцелью. Дополнительные капитальные затраты должны перекрываться повышением эффективности за счет сокращения эксплуатационных расхо-

дов, роста производительности труда, увеличения промысловой производительности, повышения качества выпускаемой продукции.

Руководствуясь данным подходом, Гипрорыбфлот, в рамках Концепции развития рыбопромыслового флота России, разработал ряд технических предложений на перспективные малотоннажные промысловые суда, которые по нашей оценке могли бы эффективно решать современные задачи промысла.

**Малый траулер-сейнер рефрижераторный.** Район плавания — неограниченный, длина между перпендикулярами — 29,9 м, мощность главного двигателя (ГД) — 650–750 кВт. Судно предназначено для добычи рыбы тралом, снюрреводом, кошельковым неводом, сайровой ловушкой. Улов хранится в охлажденном виде в сухом трюме или цистернах с охлаждаемой морской водой вместимостью 100–150 м<sup>3</sup>. Общий вид судна представлен на рис. 1.

**Малое добывающее судно морозильное.** Район плавания — неограниченный, длина между перпендикулярами — 29,9 м, мощность ГД — 650–700 кВт. Предназначено для добычи рыбы тралом, снюрреводом, сайровой ловушкой, выработки до 15 т в сутки мороженой разделанной продукции и хранения ее в рефрижераторном трюме вместимостью 220 м<sup>3</sup> при температуре –28 °С. Общий вид судна представлен на рис. 2.

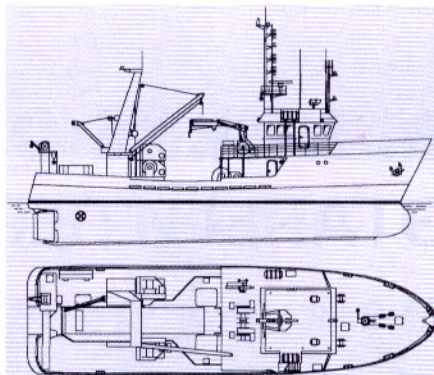


Рис. 1. Малый траулер-сейнер рефрижераторный

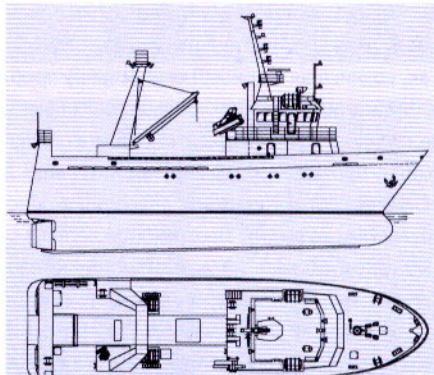


Рис. 2. Малое добывающее судно морозильное

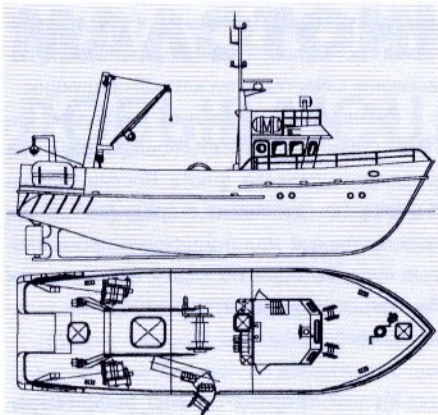


Рис. 3. Малый рыболовный траулер

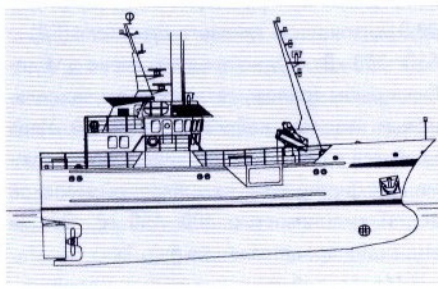


Рис. 4. Малый ярусник морозильный

**Малый рыболовный траулер.** Первого ограниченного района плавания, длина между перпендикулярами — 24 м, мощность ГД — 500–550 кВт. Предназначен для добычи рыбы тралом и снюрреводом, хранения улова в охлажденном виде в трюме вместимостью 80–100 м<sup>3</sup>. Возможна морозильная модификация судна с производительностью по заморозке 5–7 т в сутки. Общий вид судна представлен на рис. 3.

**Малый траулер-ярусник рефрижераторный.** Первого ограниченного района плавания, длина между перпендикулярами — 24 м, мощность ГД — 500–550 кВт. Судно предназначено для добычи рыбы тралом, снюрреводом или донным ярусом, хранения улова в охлажденном виде в трюме вместимостью 60 м<sup>3</sup>.

**Малый ярусник морозильный.** Первого ограниченного района плавания, длина между перпендикулярами — 24 м, мощность ГД — 500–550 кВт. Предназначен для добычи рыбы донным ярусом, выработки до 7 т в сутки разделанной мороженой продукции, хранения ее в трюме вместимостью 100 м<sup>3</sup> при температуре –28 °С. Общий вид судна представлен на рис. 4.

**Малый рыболовный траулер-дрифтер морозильный.** Первого ограниченного района плавания, длина между перпендикулярами — 24 м, мощность ГД — 550 кВт. Предназначен для добычи рыбы тралом и дрифтерными сетями, выработки до 10 т в сутки разделанной мороженой продукции, хранения ее в трюме вместимостью 120 м<sup>3</sup> при температуре –28 °С. Общий вид судна представлен на рис. 5.

**Бот промысловый (БП-18).** Второго ограниченного района плавания, длина между перпендикулярами — 15,6 м, мощностью ГД — 170 кВт. Для добычи рыбы тралом, ставными сетями, обслуживания ставных неводов, транспортировки улова в свежем виде в грузовом трюме вместимостью 21 м<sup>3</sup>. Общий вид судна представлен на рис. 6.

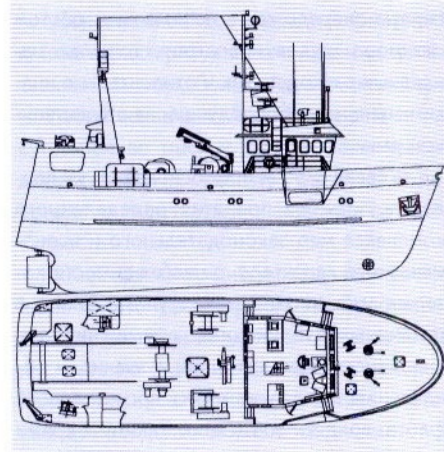


Рис. 5. Малый рыболовный траулер-дрифтер морозильный

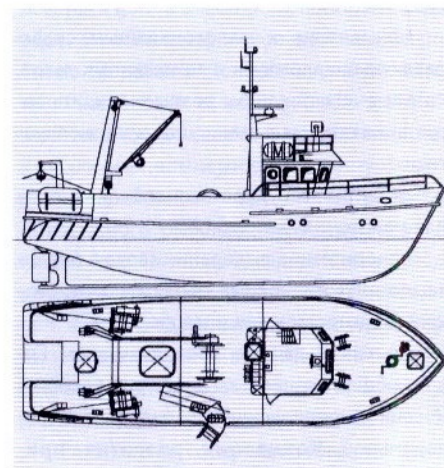


Рис. 6. Бот промысловый (БП-18)