

РАЗВИТИЕ И СОСТОЯНИЕ ПРОМЫСЛОВОГО ФЛОТА РОССИИ

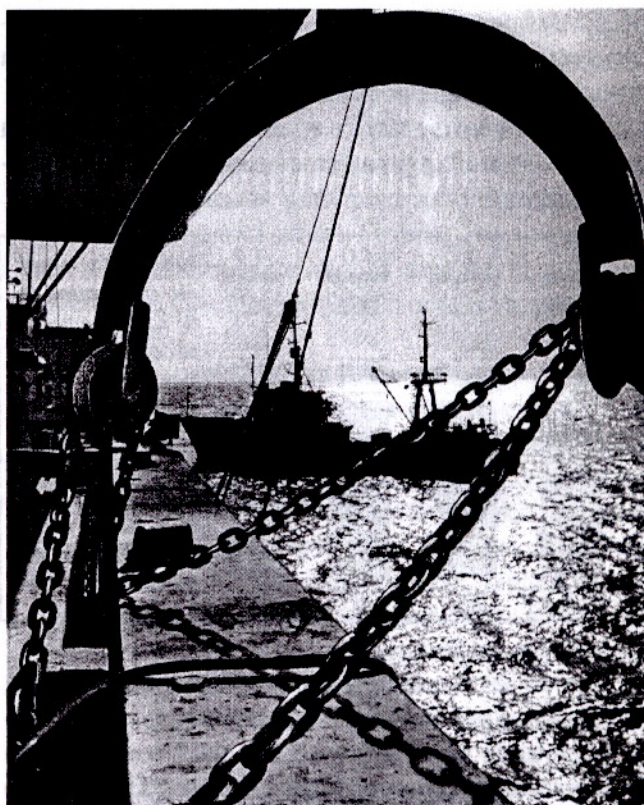
Ю. М. РИЗАНОВ – Гипрорыбфлот

Из всех стран мира Россия имеет наибольшую протяженность морских границ. Однако площадь примыкающего к побережью страны шельфа, в пределах которого наиболее интенсивно продуцируются биоресурсы, уступает шельфам ряда других стран и не может обеспечить потребность страны в рыбе и других продуктах моря. Большая часть шельфа приходится на районы Северного Ледовитого океана. Население страны обеспечивается рыбопродукцией главным образом за счет развития отечественного океанического рыболовства.

Несмотря на специальные мероприятия по рыборазведению и развитию рыбоводства на внутренних водоемах (озерах, водохранилищах, реках), продукция этих хозяйств по разным причинам даже в лучшие годы не превышала 5,0–5,3% общей добычи рыбы и морепродуктов в отрасли.

Широкое освоение биологических ресурсов Мирового океана потребовало технического перевооружения промыслового флота и создания новых океанических рыболовных судов, плавучих рыбообрабатывающих баз, мощного приемно-транспортного рефрижераторного флота, изменения техники добычи рыбы. Добытая в дальних районах рыба обрабатывалась непосредственно на судах, находящихся в районах промысла.

Для расчетов пополнения флота применяли методы,



обеспечивающие получение из множества возможных наилучших решений с точки зрения принятых критериев эффективности (минимум приведенных затрат при условии выполнения заданий по объемам изъятия сырья, выпуску задаваемой продукции, ресурсные ограничения по сырью и условиям рыболовства).

Наличие в составе флота крупных и больших добывающих судов позволило избежать кризисной ситуации при объявлении государствами 200-мильных экономических зон и в короткий период компенсировать потери вылова в этих районах.

Динамика вылова рыбы и других объектов промысла флотом приведена ниже.

Годы	1950	1955	1960	1970	1975	1980	1985	1987	1988	1989	1990
Вылов гидробионтов, тыс. т	592	1646	2841	7176	9545	8773	9727	10287	10458	10288	7170

В 1985–1989 гг. потребление рыбы на душу населения в РСФСР составляло 21–23 кг/год. Такое быстрое наращивание темпов производства оказалось возможным благодаря государственной политике инвестирования развития отрасли

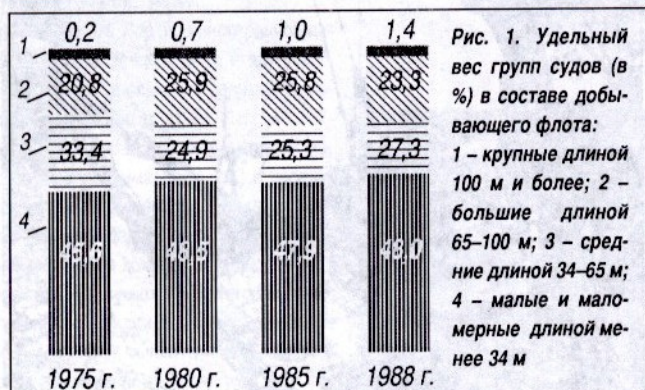
и пополнения флота все более совершенными типами судов.

Динамика изменения числа больших и средних судов с мощностью главного двигателя от 300 л. с. и выше приведена ниже.

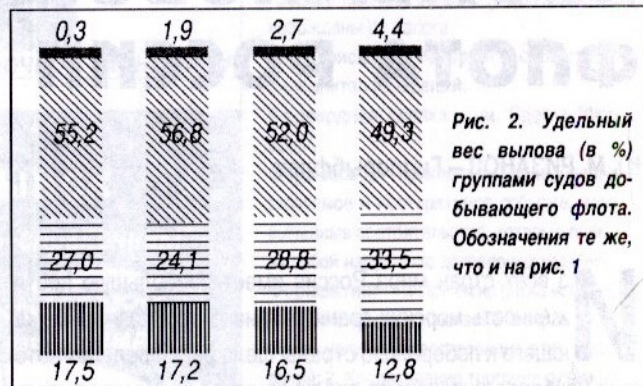
Годы	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1989
Число судов, ед.	1395	2634	3022	3440	3871	3880	4011	3922

Стабилизация числа судов в последние пятилетние периоды помимо прочих причин объяснялась и недостатком средств для обновления флота.

Удельный вес групп судов в составе добывающего флота приведен на рис. 1, а распределение выловов по группам судов – на рис. 2.



ловиям обитаемости превосходили зарубежные аналоги или находились на их уровне, однако уступали последним по мощности главного двигателя и тягово-скоростным характеристикам. Общим недостатком для всех наших среднетоннажных судов была более высокая численность экипажа, чем на зарубежных.



Постоянная недостаточность обновления добывающего, обрабатывающего и приемно-транспортного флота характеризуется следующими данными: в 1981–1985 гг. из 927 подлежащих списанию старых судов было списано 533, задержано списание 394 (42,5%) судов, в 1986–1990 гг. – соответственно 1033 и 534, а задержано списание уже 499 (48,3%) судов.

Крупнотоннажные добывающие суда отечественной постройки по своему техническому уровню в целом были сопоставимы с зарубежными, за исключением технологического оборудования и средств автоматики.

Среднетоннажные добывающие суда по многоцелевому назначению (промысел тралом и кошельковым неводом, лов рыбы на электросвет), выловам, мореходным качествам, ус-

Малотоннажные суда комплектовались оборудованием отечественного производства, с более низкими параметрами, чем зарубежные, что снижало их технический уровень.

Суда транспортного и обрабатывающего флота практически не имели зарубежных аналогов, и технический уровень, достигнутый на лучших плавбазах и приемно-транспортных рефрижераторах, определял уровень развития этих классов судов в мировом рыболовстве.

При сравнении выловов отечественных и зарубежных судов во многих публикациях данные выловов относят на 1 рег. т по флоту в целом. Такое сопоставление ошибочно.

По статистическим данным, доля маломерных добывающих судов от общего тоннажа иностранного промыслового

Таблица 1

Период ввода в эксплуатацию головных судов, годы	Типы судов	Годовой вылов на одно среднесписочное судно, тыс. т	Финансовый результат, тыс. руб.	Рентабельность, %		Производительность труда, т на 1 человека
				к себестоимости	к среднегодовой балансовой стоимости	
1966–1970	БМРТ "Маяковский"	4,9	+689	26,3	18,6	57
	РТМ "Атлантик"	5,4	+937	45,7	37,3	76
1971–1975	БМРТ "Пулковский меридиан"	14,2	+1705	31,4	13,5	172
	БМРТ "Прометей"	9,3	+1156	34,4	16,9	118
1976–1980	БМРТ "Иван Бочков"	10,9	+284	6,0	2,4	114
	СТР "Надежный"	8,7	+513	41,2	19,2	291
1981–1985	РКТС "Антарктида"	15,7	+3205	39,8	15,2	152
	РТМКС "Моонзунд"	14,6	+1058	16,1	5,2	138

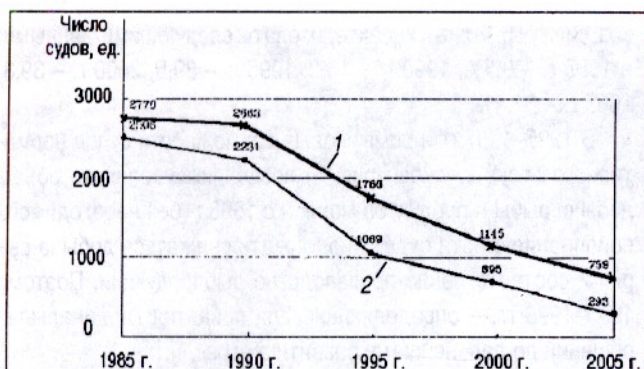


Рис. 3. Динамика численности добывающего флота:
1 – с учетом задержки списания судов; 2 – в соответствии с нормативными сроками службы судов

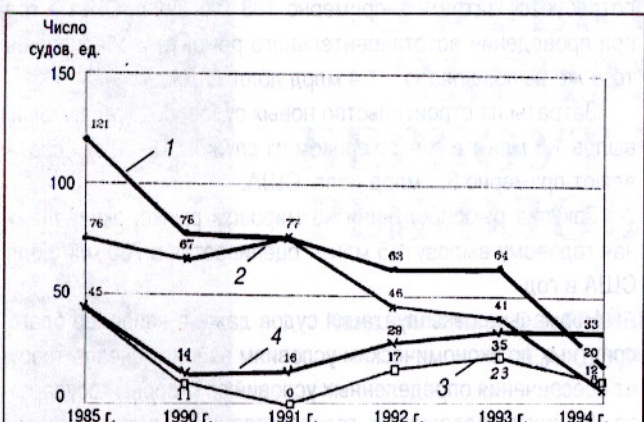


Рис. 4. Динамика видов поставок судов добывающего флота:
1 – всего (без аренды); 2 – отечественные; 3 – импорт;
4 – импорт + аренда (бербоут-чартер)

флота составляет 85–90%, а средний вылов на 1 рег. т равен 10,2–11,8 т в год (учитывая суда от 100 рег. т). Средняя валовая вместимость одного добывающего судна длиной около 30 м для прибрежного рыболовства, не перерабатывающего уловы на борту, составляет 320–340 рег. т.

Годовой вылов аналогичных типов отечественных судов в расчете на 1 рег. т составлял: РС – 300 л. с. (156 рег. т) – 11,54 т; Мм “Керчанин” (92 рег. т) – 12,28; добывающие суда мощностью 150 л. с. (58 рег. т) – 9,69; СТР “Надежный” (455 рег. т) – 19,1 т.

Следовательно, отечественные суда по этому показателю не уступали иностранным.

Анализ отчетов за 1988 г. показал, что на судах, поступивших в состав промыслового флота после 1970 г., производительность труда постоянного повышалась (табл. 1).

Изменение числа судов добывающего флота в предыдущий период и в обозримой перспективе (если не будут приняты меры по пополнению флота на государственном уровне) приведены на рис. 3.

Раньше одним из основных факторов, сдерживающих обновление флота, являлась невозможность размещения строительства судов на отечественных верфях из-за загрузки многих из них военным кораблестроением. Кроме того, оте-

чественное машино- и приборостроение не отвечало предъявляемым требованиям и не обеспечивало поставку необходимого судового комплектующего оборудования и материалов.

В результате технический уровень судов, строившихся на предприятиях Минсудпрома, все более отставал от судов ведущих капиталистических стран. Это вынуждало судовладельцев за свой счет приобретать поисковую, рыбообразовательную, морозильную и иную технику за рубежом.

Распад СССР негативно отразился на структуре промыслового флота, оставшегося в рыбохозяйственных организациях РФ. Значительная часть транспортного флота осталась в ведении республик Балтии и Украины. Нарушились ранее сложившиеся условия доставки на промысел грузов и вывоза рыбопродукции. Потери флота в связи с распадом СССР составили 29%.

В связи с изменившимися условиями хозяйствования, повышением стоимости судов, передачей финансирования разработок проектов и строительства судов судовладельцам, расширяющимся приобретением иностранных судов по бербоут-чартеру, необходимостью выработки нового механизма взаимодействия с подразделениями судостроительной промышленности и поставщиками судового комплектующего оборудования требуется в корне пересмотреть ранее разработанные концепции развития, финансирования рыбопромыслового флота Российской Федерации.

На рис. 4 приведены данные по динамике видов поставок судов добывающего флота в 1985–1994 гг. Из-за отсутствия государственной поддержки резко сократились поставки судов отечественной постройки и возросли поставки судов по импорту и аренде (включая бербоут-чартер), далеко не соответствующие потребности в судах. Существующие сырьевые ресурсы позволяют добывать до 8,0–8,5 млн т рыбы и морепродуктов. Исключение по экономическим соображениям ряда наиболее удаленных районов промысла приведет к сокращению сырьевой базы до 6,5 млн т.

Изменения структуры вылова промысловым флотом и размещения рыболовства показаны в табл. 2 и 3.

При действующих налогообложении, ценах на топливо и материалы, тарифных ставках на транспортировку и вывоз рыбопродукции, кредитных условиях остающихся в распоряжении судовладельцев средств не хватает на обеспечение нормальной эксплуатации существующих судов. В связи с этим без посторонней помощи судовладельческие предприятия не имеют возможности обновлять флот.

Таблица 2

Показатель	1991 г.	1992 г.	1993 г.
Вылов в открытых морях, тыс. т	5766	4580	3990
В том числе:			
в рыболовной зоне России	3515	3235	3044
в 200-мильных прибрежных водах иностранных государств	1355	1006	684
в открытой части океана	896	339	262

Подтверждением этому может служить сопоставление роста индекса цен на рыбопродукцию – 650% и на основные статьи затрат – на топливо – 4000%, на суда – 7500%.

Прогнозируемые показатели вылова флотом в складывающихся условиях показаны на рис. 5.

При существующем положении дел старение флота будет прогрессировать: доля задерживаемых списанием судов, эксплуатируемых сверх экономических целесообразных сро-

Таблица 3

Районы промысла	Вылов, млн т		
	1989 г.	1993 г.	1993 г. к 1989 г. (+) или (-)
СЗА	0,31	0,02	-0,29
СВА	0,48	0,69	+0,21
ЦВА	1,62	0,14	-1,48
ЮЗА	0,28	0,05	-0,23
ЮВА	0,76	0,23	-0,53
АЧА	0,35	0,004	-0,34
ЗИО	0,03	0,007	-0,02
СЗТО	4,79	2,80	-1,99
ЮВТО	1,20	–	-1,20
ЮЗТО	0,10	0,008	-0,10

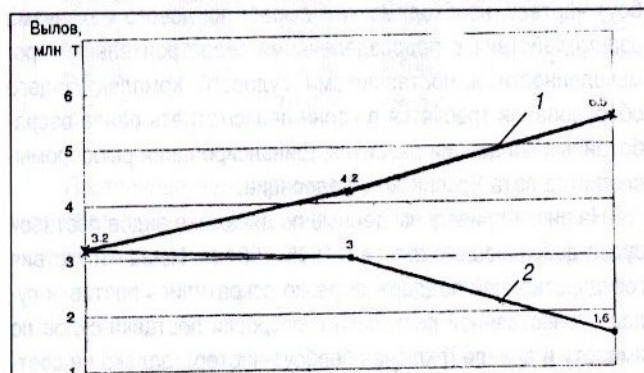


Рис. 5. Прогнозируемые показатели вылова флотом (государственная поддержка, обеспечивающая указанное возможное изъятие эквивалентна – 3,8 млрд долл. США в 1995–2000 гг., 4,4 млрд долл. США в 2000–2005 гг.):

1 – с учетом государственной поддержки; 2 – без учета

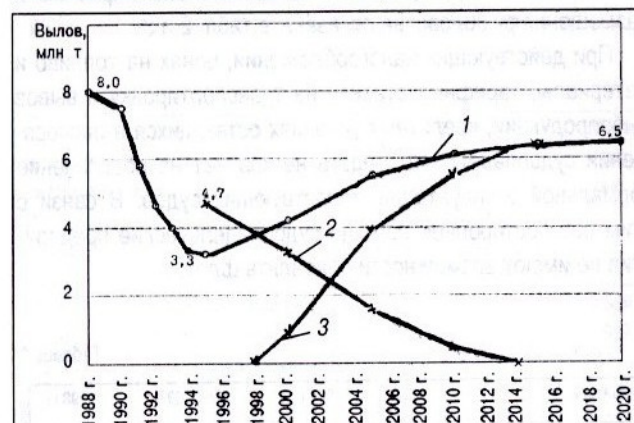


Рис. 6. Динамика вылова рыбы по сравнению с прогнозируемой сырьевой базой:

1 – вылов до 1994 г. и прогноз возможного вылова флотом; 2 – промысловые возможности судов нормативного срока службы; 3 – объем добычи, не обеспеченный поставками судов

ков службы, может характеризовать следующими данными: в 1985 г. – 9,5%, 1990 г. – 16,2, 1995 г. – 39,5, 2000 г. – 39,3, 2005 г. – 61,4%.

В 1995–1997 гг. промысловые возможности судов нормативного срока службы (рис. 6) позволяют увеличить объем добычи рыбы и продуктов моря, а с 1998 г. без необходимого пополнения флота будет продолжаться снижение добычи сырья и соответственно производство рыбпродукции. Поэтому 1995–1996 гг. – определяющие для принятия кардинальных решений по дальнейшему развитию отрасли.

Выполненные в Гипрорыбфлоте расчеты показывают, что для поддержания задержанных списанием старых судов в эксплуатационном состоянии без проведения восстановительного ремонта и для обеспечения вылова 1,5 млн т в год потребуются затратить примерно 108 млн долл. США в год, при проведении восстановительного ремонта и обеспечении того же вылова около – 1,4 млрд долл. США.

Затраты на строительство новых судов, обеспечивающих вылов 1,5 млн т в год, со сроком их службы 18–20 лет составляют примерно 3,4 млрд долл. США.

Закупка рыбпродукции на мировом рынке, эквивалентная годовому вылову 1,5 млн т, оценивается в 750 млн долл. США в год.

Нормальная эксплуатация судов даже в наиболее благоприятных по экономическим условиям районах океана требует обеспечения определенных условий со стороны государства. К числу подлежащих государственному регулированию условий относятся стоимости горюче-смазочных материалов, приобретаемых для производственных целей полуфабрикатов, изделий и материалов, тарифы на доставку потребителям вырабатываемой продукции по железной дороге, ставки на получение кредитов, условия налогообложения.

Суда, уходящие в море на длительный срок, необходимо обеспечить топливом, тарой, промысловым и иным снабжением, пищевыми продуктами и многим другим. Товарная продукция будет получена в процессе их эксплуатации, а финансовый результат – лишь после вывоза продукции и ее доставки потребителям. В этот период судовладельцам необходимы оборотные средства, получение же кредитов по ставкам коммерческих банков экономически невыгодно.

Возрождение промыслового российского флота требует существенной государственной поддержки.

В обращении председателя Роскомрыболовства В. Ф. Корельского к председателю Правительства Российской Федерации В. С. Черномырдину отмечается, что «отсутствие необходимой государственной поддержки приведет к дальнейшему развалу рыбного хозяйства России при одновременной полной ориентации на внешние рынки для зарабатывания необходимых средств поддержания и обновления основных фондов, компенсирования эксплуатационных расходов».

Предложения по основным направлениям стабилизации и развития рыбного хозяйства отражены в представленной правительству Федеральной целевой программе развития рыбного хозяйства Российской Федерации до 2000 г. «Рыба».