

# ПЕРЕХОДНЫЙ ПЕРИОД РАЗВИТИЯ ПРОМЫСЛОВОГО ФЛОТА

Ю.М.Ризанов – Гипорыбфлот

**З**адача по увеличению потребления рыбопродукции населением страны предопределила необходимость выхода флота в Мировой океан, организацию экспедиционной формы промысла, создание типов судов, соответствующих таким условиям работы.

Права и функциональные обязанности существовавшего Министерства рыбного хозяйства СССР позволяли рационально управлять всеми основными процессами создания новых судов, их эксплуатацией и ремонтом; контролировать оптимальное соотношение между типами судов на основании выполняемых институтами отрасли расчетов, организовывать рациональную структуру флота и его эксплуатацию.

Так, в 60-е годы из-за острой потребности в обрабатывающих судах одновременно на верфях Западной Германии и Японии было организовано строительство рыбообрабатывающих плавбаз типа "Рыбачья слава" и "Спасск".

В связи с недостатком приемно-транспортных судов в 70-х годах принято решение о срочной закупке в Западной Германии скоростных приемно-транспортных рефрижераторов типа "Ветер" и строительстве во Франции крупнотоннажных приемно-транспортных рефрижераторов типа "Амурский залив" и "Охотское море". Такие примеры можно продолжить.

Постоянная связь руководителей промысла в регионах интенсивного рыболовства с Минрыбхозом СССР позволяла осуществлять оперативное управление судами и вывозом рыбопродукции вне зависимости от приписки судов к портам.

С целью увеличения промыслового времени постоянно совершенствовались методы технического обслуживания судов и проводились ремонты в инпортах, приближенных к районам промысла.

Пополнение флота новыми судами и их эксплуатация во многом обеспечивались государственным инвестированием отрас-

ли. Взамен государство получало все возрастающее количество рыбопродуктов для населения страны и промышленности. (табл. 1).

Благодаря государственным инвестициям Минрыбхоз СССР имел возможность размещать серийное строительство судов на отечественных судостроительных заводах. На них были построены сотни судов разных типов, в том числе таких, как супертраулеры типа "Горизонт" (пр. 1386), первые в мире рыболовно-крилевые супертраулеры типа "Антарктида" (пр. 16080), БМРТ типа "Пулковский меридиан" (пр. 1288), СРТМ типа "Василий Яковенко" (пр. 502ЭМ), СРТР типа "Баренцево море" (пр. 1332), СТР "Альпинист" (пр. 503) и СТР "Надежный" (пр. 420), МКТМ типа "Лаукува" (пр. 12961), МмРТР типа "Балтика" (пр. 1328), МмДС (пр. 1338), консервная плавбаза "Восток" (пр. 400), рыбообрабатывающая мучная плавбаза типа "Пятидесятилетие СССР" (пр. 413), приемно-транспортные рефрижераторы типов "50 лет СССР" (пр. 1347) и "Радужный" (пр. 1350) и др.

Созданию всех этих судов предшествовала работа, проводимая совместно с будущими судовладельцами, по их тщательному техно-экономическому обоснованию и отработке важнейших конструктив-

ных деталей.

В целом суда соответствовали техническому уровню каждого периода, хотя в большинстве случаев технические и эксплуатационные возможности наших судов полностью не использовались из-за действовавших в то время предписаний, исключающих без крайней необходимости применение более прогрессивного импортного комплектующего оборудования.

Распад СССР, переход права собственности на многие типы судов к странам ближнего зарубежья, образование многочисленных акционерных обществ, товариществ и частных компаний привели к случайному соотношению типов судов у нынешних судовладельцев.

Изменившиеся условия хозяйствования и ценообразования, налоговой и таможенной политики заставили судовладельческие предприятия самостоятельно решать стоящие перед ними проблемы. Из-за недостатка средств многие судовладельцы пополняют флот иностранными судами по лизингу. Другие переоборудуют имеющиеся суда для добычи наиболее ценных объектов лова и производства более дорогой продукции, арендуют суда в странах ближнего и дальнего зарубежья. В табл. 2 приведены данные за 1993–1995 гг. (количес-

Таблица 1

| Показатель                                                     | 1950 г. | 1960 г. | 1970 г. | 1975 г. | 1980 г. | 1985 г. | 1989 г. |
|----------------------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Вылов флотом объектов промысла:                                |         |         |         |         |         |         |         |
| тыс. т                                                         | 592,4   | 2841,0  | 7176,2  | 9545,4  | 8773,3  | 9727,4  | 10288,0 |
| % от общего вылова                                             | 33,7    | 80,2    | 92,2    | 92,5    | 92,5    | 92,1    | 96,8    |
| Выпуск отрасли пищевой рыбопродукции, включая консервы, тыс. т | 1086,9  | 1907,3  | 4017,5  | 4828,1  | 5008,0  | 5560,1  | 5156,6  |
| Потребление рыбопродукции на душу населения в год, кг:         |         |         |         |         |         |         |         |
| СССР                                                           | 7,0     | 9,9     | 15,4    | 16,8    | 17,6    | 18,0    | 17,2    |
| РСФСР                                                          | –       | –       | 18,6    | 21,1    | 22,5    | 22,5    | 21,3    |
| Выработка технической продукции, тыс. т:                       |         |         |         |         |         |         |         |
| кормовой муки                                                  | 20      | 86      | 393     | 655     | 555     | 658     | 751     |
| жира                                                           | 35      | 123     | 124     | 94      | 43      | 85      | 118     |
| кормовой рыбы                                                  | –       | 125     | 624     | 1000    | 791     | 731     | 840     |



Таблица 2

| Типы судов                         | Аренда зарубежных судов | Приобретение зарубежных судов | Строительство судов за рубежом | Всего судов зарубежной постройки |
|------------------------------------|-------------------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|
| Добывающие:                        |                         |                               |                                |                                  |
| крупные                            | —                       | 1                             | 1                              | 2                                |
| большие                            | 11                      | 13                            | 7                              | 31                               |
| средние                            | 55                      | 48                            | —                              | 103                              |
| малые и маломерные                 | 12                      | 9                             | —                              | 21                               |
| Обрабатывающие:                    |                         |                               |                                |                                  |
| плавбазы                           | 1                       | 1                             | 1                              | 3                                |
| производственные рефрижераторы     | —                       | —                             | 2                              | 2                                |
| Приемно-транспортные рефрижераторы | —                       | 1                             | —                              | 1                                |

Примечания: 1. Без пополнения флота в Российской Федерации на правах аренды и приобретения сменили судовладельцев 175 судов. 2. Получено разрешений на строительство в России 61 судна. 3. Общее число судов со сроком эксплуатации более 15 лет составило 125.

во судов указано в ед.).

Возрастной состав промыслового флота, в котором доля задержанных списанием только добывающих судов составляет 40 %, а к 2005 г. превысит 60 %, свидетельствует о невозможности обновления флота указанными выше методами. Более того, суда за рубежом на лизинговой основе приобретаются за счет непоставок рыбной продукции отечественным потребителям, что может быть лишь временной в переходный период мерой предотвращения падения производства и его стабилизации.

Приобретение судовладельцами зарубежных судов, построенных на класс иностранных классификационных обществ по западным проектам, соответствующим зарубежным условиям их эксплуатации, позволило оценить положительные и отрицательные качества таких судов.

Ряд сведений по итогам работы приобретенных и арендованных судов судовладельцами считаются конфиденциальными. Однако в целом, по имеющимся отдельным данным, можно прийти к следующим выводам.

Убыточность работы ряда судов, отчуждение и аресты судов в иностранных портах за долги не подтверждают первоначальных расчетов их экономической эффективности, которые, очевидно, были заложены в основу лизинговых или контрактных проектов. Негативные результаты работы судов могут быть следствием ряда факторов, как зависящих, так и не зависящих от действий судовладельцев. К ним, например, могут быть отнесены меняющиеся условия рынков сбыта продукции, налоговой и таможенной политики, завышения в расчетах суточных выловов, численность экипажа, организация работы судов и экипажа, не соответствующая зарубеж-

ной практике, и др.

До принятия решений об аренде или приобретении судна такие условия должны быть тщательно проанализированы и выполнены специализированные расчеты финансового планирования предстоящей сделки. Методика таких расчетов разработана, и на ее основе с использованием ЭВМ по желанию судовладельцев институт может выполнять признаваемые банками финансово-экономические обоснования для предотвращения коммерческого риска.

Иностранные промысловые суда отличаются увеличенным коэффициентом утилизации водоизмещения по грузоместности при сопоставимых длинах судов, использованием передового технологического и иного комплектующего оборудования, высоким уровнем средств автоматизации производственных процессов и диагностики, меньшим составом экипажа.

Наряду с этим западные проектанты, незнакомые с российскими правилами и накопленным опытом, зачастую принимают технические решения, требующие пересмотра.

К перечню таких решений следует отнести проблемы обеспечения остойчивости при экспедиционной форме эксплуатации рыболовных судов и ведения швартовых и грузовых операций при волнении на море, особенности размещения и использования средств связи; способы минерализации пресной и обеззараживания заборной воды; конструктивные решения защиты изоляции рефрижераторных трюмов; выбор допускаемых к применению изоляционных, отделочных и окрасочных материалов; практическую реализацию требований техники безопасности и др.

Постоянно совершенствующиеся международные конвенции, предусматривающие ввод новых требований, также нужно учитывать при проектировании новых судов, чтобы избежать затраты средств на их выполнение после ввода судов в эксплуатацию.

Нам представляется неоправданным опора судовладельцев только на собственные силы и неиспользование ими накопленного за многие годы опыта экспертизы проектов, предлагаемых западными фирмами. Проверенная вековым опытом народная мудрость "семь раз отмерь — один раз отрежь" не устаревает и ее использование особенно полезно при предстоящей затрате больших финансовых средств.

Ширина корпусов больших и средних рыболовных судов, строившихся на отечественных верфях, ограничивалась возможностями верфей, которые были приспособлены к строительству скоростных военных судов, и более широкие суда не соответствовали их технологическим возможностям. Рыболовные суда, особенно с обработкой уловов на борту, отличаются большой насыщенностью комплектующим оборудованием — промысловым, гидроакустическим, технологическим, холодильным, радиотехническим и др. Именно поэтому удельные показатели такого оборудования, его производительность, надежность и требуемое количество обслуживающего персонала решающим образом влияют на технический уровень судна.

Выполненный институтом анализ потребности в современном оборудовании, не уступающем иностранным образцам, и подписание с базовыми институтами судостроительной промышленности протоколов о создании такого оборудования не привели к положительным результатам из-за отсутствия финансирования работ по его проектированию и созданию головных образцов. Следует отметить, что ни одна страна не производит всего комплекта устанавливаемого на суда оборудования, между странами широко развита кооперация поставок. На конечные результаты эксплуатации судна существенно влияет не весь, а ограниченный перечень усовершенствованного оборудования. Прежде всего это относится к промысловому, гидроакустическому, технологическому и холодильному оборудованию. Из этого перечня особенной специфичностью отличаются комплексы рыбообрабатывающих машин, которые, очевидно, целесообразнее закупать за рубежом и в будущем.



Возможность создания даже крайне необходимого для строительства рыболовных судов оборудования зависит и от его требуемого количества, которое представляется весьма ограниченным. Если зарубежные фирмы, производя оборудование, рассчитывают на его потребление во всем мире и на этом основывают экономику своего производства, то без выхода на мировой рынок отечественные поставщики вряд ли смогут соревноваться с зарубежными. Поэтому целесообразность создания новейших образцов отечественного комплектующего оборудования для судов промыслового флота зависит и от развития отечественного машиностроения и его выхода на международный рынок.

Поставленные из-за рубежа суда проектировались на класс иностранных классификационных обществ. Суда, строящиеся в России, спроектированы на класс Морского Регистра судоходства, что привело к некоторому их усложнению, не вызванному явной необходимостью. Учитывая признанную Регистром возможность эксплуатации рыболовных судов, построенных на класс иностранного классификационного общества, Правила Регистра целесообразно привести в более полное соответствие с правилами таких обществ.

С целью обеспечения безопасности маломерных судов, неподнадзорных Регистру, необходимо на базе разработанных институтом нормативных документов упорядочить проектирование и надзор за безопасной эксплуатацией таких судов и привлечь для этой цели созданные в регионах ассоциации рыбопромышленников.

На структурную компоновку рыболовного судна влияет не только техническая сторона дела, но и организационные условия его эксплуатации и поддержание техники в надлежащем состоянии.

Долгомесечное пребывание экипажей в море, самостоятельное ведение ремонтных и восстановительных работ требуют расширения блоков жилых помещений, сопутствующих медицинских и иных помещений для организации долговременного быта и ремонта оборудования, увеличения емкости кладовых запасов, объемов топливных танков и пр. В этом отношении интересен опыт эксплуатации рыболовных судов за рубежом. Хотя полностью его нельзя применить к нашим условиям, однако ряд элементов может быть использован. Прежде всего следует обратить внимание на продолжительность сроков пребывания людей в море. Как у нас, так и за

рубежом рыбаки выходят в море для получения достойного его трудной работе заработка. За рубежом эта цель достигается уменьшением экипажей судов за счет совмещения профессий, использования передовой техники, передачи функций поддержания техники в рабочем состоянии специализированным фирмам, некоторой интенсификации работ экипажей, но при условии его заменяемости в рейсе после окончания заранее назначенного ограниченно-го срока. Это позволяет рыбаку при достойном финансовом вознаграждении проводить больше времени на берегу в кругу семьи.

Вместе с этим ограниченность времени пребывания людей на судне и передача ряда функций по поддержанию судовой техники в рабочем состоянии специализированным службам позволит упростить и удешевить работу судна. Одновременно потребуются переподготовка специалистов, которая позволит совмещать профессии.

Основная проблема развития флота в настоящее время заключается в отсутствии у заказчиков финансовых средств на строительство новых судов. Поиски выхода из создавшегося положения привели при заказе и аренде судов к повсеместному распространению лизинговых отношений. Альтернативой этому послужило бы строительство судов на отечественных заводах. Однако, что могут предложить отечественные верфи при отсутствии гарантированных государственных инвестиций по сравнению с иностранными поставками судов по бербоут-чартеру, когда судовладельцы приобретают суда, рассчитываясь поставками рыбопродукции в рассрочку. Очевидно, нужно искать новые формы взаимоотношений судостроителей, банков и судовладельцев.

Таким образом, переживаемый переходный период развития флота ставит перед нами целый ряд взаимосвязанных финансовых, технических, организационных и нормативных вопросов, от решения которых будет зависеть дальнейшее развитие промыслового флота и продолжительность переходного периода.

Уровень и требуемая комплексность решений поставленных вопросов возможны лишь при более полной вертикальной структуре управления развитием отрасли.

## **В Гипрорыбфлоте разработана автоматизированная система экономического анализа инвестиционных проектов строительства и модернизации судов и береговых предприятий.**

В качестве методологической базы использованы методика UNIDO, адаптированная к российскому налоговому законодательству, а также требования различных финансовых институтов.

На основе разработанной системы, а также накопленного опыта в данной области выполняются следующие виды работ:

- финансово-экономический анализ инвестиционных проектов;
- составление бизнес-планов;
- экспертиза, анализ бизнес-плана, внесение необходимых корректур в финансово-экономические расчеты и ТЭО заказчика;
- разработка пакетов документов для представления инвестиционных проектов как российским, так и зарубежным инвесторам;
- разработка программных продуктов и методических рекомендаций по указанной тематике.

Основными достоинствами выполняемых работ являются:

- учет отраслевой специфики;
- соответствие выполняемых расчетов международным стандартам;
- учет особенностей Российского налогового законодательства;
- наглядность и высокое качество оформления документов на русском и английском языках.

В 1996 г. планируется создание программного продукта по экспресс-оценке инвестиционных проектов. Программный продукт предназначен для приобретения отраслевыми организациями.

Наша цель – содействие привлечению инвестиций в рыбную отрасль.

**Адрес:** 190000, Санкт-Петербург, 18-20.

**Телеграфный адрес:** Санкт-Петербург, ТРАЛ.

**Телефакс:** (812) 314-60-36.

**Тел.:** (812) 312-76-21,

(812) 315-22-32.

