

ПОТРЕБНОСТИ СТРАНЫ И ВОЗМОЖНОСТИ ФЛОТА

Э.О.Егоров – Гипрорыбфлот

В последнее время в ряде отраслевых изданий опубликованы статьи, обосновывающие необходимость возобновления Российским флотом промысла в удаленных районах Мирового океана. Не стоит тратить время на доказательство того, что без таких богатых в промысловом отношении регионов, как южные части Тихого и Атлантического океанов, Центральная Атлантика, антарктические районы, не восстановить объемы добычи, которые были в конце 80-х годов. Речь идет о соотношении потребностей страны и реальных возможностей рыбохозяйственной отрасли. Именно на этом хочется остановиться.

Обращает на себя внимание то, что в разговорах о возврате в удаленные районы Мирового океана цель, ради чего это необходимо, как бы уходит на второй план. А целей здесь фактически две. Первая, отражающая общегосударственные интересы – увеличение объема добычи морепродуктов и обеспечение ими населения России, – записана в федеральной программе "Рыба". При этом решается и отраслевая проблема использования судов, не задействованных в промысле.

Вторая цель, более скромная, – максимальная загрузка имеющихся в отрасли и у судовладельцев производственных мощностей флота. Причем необязательно везти продукцию в Россию, можно кормить ею кого угодно, лишь бы было выгодно. Вряд ли справедливо обвинять в отсутствии патриотизма тех, кто идет этим путем. Поставленные в условия самовыживания судовладельцы не всегда могут, выбирая направления своей деятельности, учитывать интересы российского населения, да и кто ставит перед ними такую задачу? Иначе говоря, вторая цель представляет интерес больше для судовладельцев, а государство получает с них налоги и в какой-то мере решает проблему занятости населения (рыбаков).

Признавая приоритет за первой целью, проанализируем возможности ее достижения при условии безубыточной работы промысловых судов в различных, в том числе удаленных, районах с доставкой продукции

в Россию.

Сразу оговоримся, что потенциал существующего флота нельзя оценивать ни по среднестатистическим данным прежнего, советского, периода, так как тогда были совсем другие условия эксплуатации судов, ни по результатам последних лет, на которые оказывает влияние слишком много субъективных факторов. Для того чтобы даже приблизительно определить возможности флота, необходимо максимально конкретизировать эксплуатационно-экономические условия работы для каждого типа судов.

Проведенные технико-экономические исследования, в которых были просчитаны несколько сотен вариантов эксплуатации практически всех типов существующих судов во всех возможных для них районах промысла, показали, что в 2000 г. имеющимся сейчас флотом может быть добыто с поставкой продукции в Россию не более 3,6 млн т. При этом обеспечивается общий уровень использования промыслового флота около 73 % в Европейском регионе и почти 100 % на Дальнем Востоке (по состоянию флота на 01.01.1994 г. с учетом экономически обоснованного продления срока службы судов. В расчеты не были включены флот и сырьевая база внутренних морей Европейского региона).

Увеличить общий объем вылова и уровень использования флота реально за счет модернизации производственного комплекса простаивающих крупнотоннажных судов с применением новых технологий, что позволит выпускать более ценную (соответственно более дорогую) продукцию и сделает промысел ряда объектов рентабельным. В итоге добыча повысится почти на 700 тыс. т, а степень использования флота, базирующегося в европейской части России, – до 85 %. Остальная часть флота (15 %) – это средние и малотоннажные суда, эксплуатация которых в своем регионе нерентабельна. Но если рассмотреть (хотя бы теоретически) вариант передачи их на Дальневосточный бассейн, где они бы эффективно применялись на промысле и поставляли продукцию в Россию, то общий вылов увеличился бы еще примерно на 250 тыс. т. Бе-

зусловно, что для достижения указанных объемов надо будет решить все финансовые, организационные и технические вопросы обеспечения работы судов.

Общий возможный объем добычи (порядка 4,6 млн т) меньше, чем потенциальные возможности флота, рассчитанные по данным прошлых лет (около 5,2 млн т), прежде всего из-за переориентации на дорогостоящие и менее массовые виды морепродуктов. Картина изъятия запасов в отдельных промысловых районах выглядит таким образом (в % от величины сырьевых запасов в районе):

Промысловый район	Продукция, поставляемая в Россию	Изъятие модернизированными судами	Итого
Атлантика:			
СВА	70,3	–	70,3
СЗА	77,0	14,7	91,7
ЦВА	3,0	7,2	10,2
ЮЗА	62,5	37,5	100
ЮВА	23,3	20,2	43,5
АЧА	100	–	100
Индийский океан:			
ВИО	40,0	–	40,0
ЗИО	8,0	–	8,0
АИО	100	–	100
Тихий океан:			
СЗТО	57,6	–	63,2*
СВТО	57,6	–	57,6
ЦЗТО	100	–	100
ЦВТО	35,3	–	81,7
ЮВТО	1,5	46,7	48,2

*С учетом доли изъятия судами, переданными в Дальневосточный бассейн (5,6 %).

Относительно высокий процент изъятия в ряде районов объясняется, как правило, тем, что сырьевая база там относительно мала и ограничивается 1–2 объектами промысла (с допустимым объемом изъятия не менее 5 тыс. т).

Как показывают расчеты, при рациональном использовании практически весь флот способен достаточно рентабельно работать на Россию. Однако сейчас его промысловые возможности (объем добычи) ограничены экономическими факторами и добиться большего существующим флотом вряд ли удастся, в том числе в удаленных районах.

Впрочем, есть способ несколько увеличить суммарную добычу, но он требует серьезных организационно-правовых решений. Речь идет о перебазировании на Дальний Восток вообще всего неэффективного флота Европейского региона, в том числе крупнотоннажного, который выше предлагалось модернизировать. В этом случае, во-первых, отпадет необходимость значительных затрат на модернизацию судов (их около 60); во-вторых, общий объем изъятия при участии переведенных судов в промысле на более богатой сырьевой базе достигнет почти 4,7 млн т, что примерно на 130 тыс. т больше, чем при варианте модернизации.

Сопоставление приведенных цифр с установленными в программе "Рыба" (4,2 млн т) говорит о том, что задачи, поставленные перед рыбной отраслью, выполнимы, если устранить все причины, мешающие Российскому флоту работать с полной отдачей. Среди них и те, из-за которых выловленное сырье уходит на зарубежные рынки.

Если определять роль дальних морей в общем объеме промысла, то результаты расчетов, полученные путем последовательного выбора района и объекта промысла в порядке их экономической значимости, позволяют сделать следующий вывод: с экономической точки зрения выгоднее оставить основную часть судов в зоне России и ближайших промысловых районах. На долю центральных и южных частей Мирового океана из 3,6 млн т вылова приходится только около 0,5 млн т, и если попытаться оценить перспективы возвращения в удаленные районы, то получается, что почти в 25 % этих районов сырьевая база убыточна в любом случае. Из остальных только половина может конкурировать с ближайшими к России рыболовными зонами по эффективности промысла.

Можно ли вернуться в дальние моря? Да, но при несоблюдении экономически разумного предела следует ожидать два варианта последствий.

1. Флот уходит из ближних к России зон промысла в те районы, где сырьевая база обеспечивает безубыточность работы судов, а продукция поставляется в Россию. Суммарная величина этой части сырьевой базы центральных и южных широт составляет порядка 2 млн т, из которых 1,4 млн т будут выбраны только после проведения модернизации судов. Объем добычи теми судами, которые перейдут в дальние районы, сократится примерно в 1,5 раза, соответственно уменьшатся поставки в страну и доход от реализации продукции.

2. Флот не только переходит в удаленные районы, но и перестает доставлять продукцию в Россию. Экспорт продукции в страны, расположенные вблизи районов промысла, и на рынки Европы меняет "экономическую", что несколько увеличивает число выгодных объектов промысла в этих районах и суммарное изъятие. Экономическая эффективность при данном варианте может быть не меньше, чем при других, но чем больше судов будет использоваться таким образом, тем меньше отечественной рыбопродукции поступит в Россию.

Учитывая все вышесказанное, надо, видимо, делать вывод о целесообразности возвращения в удаленные районы Мирового океана.

Еще один возможный вариант – расширение океанического промысла в удаленных районах за счет судов, которые предлагалось модернизировать под новые технологии. Конечно, он не самый удачный с точки зрения обеспечения страны морепродуктами, но в какой-то мере оправдан, если решать только вопрос эффективного использования судов без лишних затрат на их предварительную модернизацию. В этом случае вылов для выпуска экспортной продукции составит около 600 тыс. т, но общий объем изъятия сократится на 100 тыс. т и поставки в Россию – на 700 тыс. т.

Хотелось бы сказать еще вот о чем. Согласно результатам исследования невыбираемая сырьевая база в удаленных районах на 20 % меньше, чем в одном только СЗТО. Поскольку новые суда даются не даром и не сразу под все нужды, а чем дальше промысел от своего берега, тем дороже он обходится, то встает вопрос: надо ли сейчас увлекаться дальними морями? Не лучше ли обратить внимание в первую очередь на собственные недоиспользуемые запасы, а дальние районы рассматривать в плане загрузки простаивающих судов, и то до тех пор, пока они не пройдут модернизацию? Впрочем, не исключено, что использование этих судов, к примеру, в ЮВТО или ЦВА, потребует переоборудования рыбцеха.

Есть мнение, что обеспечить страну продуктами моря можно на деньги, получаемые от экспорта своей продукции, а потому нет ничего плохого в том, что флот будет работать в удаленных районах. Трудно представить, как это будет происходить. Во-первых, вырученные средства идут на покрытие необходимых для эксплуатации флота расходов, и вряд ли прибыли хватит еще на закупку рыбопродукции в ближайших к России странах. Во-вторых, кто и на каком основании станет изымать у судовла-

дельцев средства от реализации экспортной продукции или заставлять их закупать рыбопродукты? Думается, что подобная идея вряд ли подходит в качестве реальной цели расширения промысла в удаленных районах или меры по снабжению населения продуктами моря.

Скорее всего, для ведения крупномасштабного лова в удаленных районах Мирового океана необходимо строить новый флот, с более высокими технико-эксплуатационными характеристиками. Это сделает работу судов безубыточной и не менее выгодной, чем в ближайших к России зонах и действительно даст прирост добычи и поставок в страну.

Предварительные проработки показывают, что при использовании накопленного в мировой практике рыболовства опыта и передовых технических достижений, обеспечивающих снижение затрат на производство продукции, повышение промысловой производительности и выпуск более ценной в пищевом и финансовом смысле продукции, можно создать суда, которые будут успешно вести промысел в большинстве удаленных районов Мирового океана и добывать рыбу для России.

К сожалению, вопросы пополнения флота новыми судами не всегда решаются на основании серьезной проработки всех вариантов эксплуатации, всесторонней оценки технического уровня проектов, особенно в той их части, где определяется величина эксплуатационных затрат. Известны факты, когда прибывшие с иностранных верфей суда не могут эффективно работать даже в расчетных условиях промысла. Наши судовладельцы часто ругали и отечественные суда, и существовавшую систему их заказа. Вероятно, в чем-то они были правы, но нельзя не признать, что тщательное рассмотрение проектов многочисленными экспертами и выполнение сопутствующих технико-эксплуатационных расчетов множества вариантов использования судна позволило построить флот, который в целом достаточно успешно работал прежде и работает до сих пор, в постоянно меняющихся условиях. Как показывает практика, само по себе строительство на зарубежной верфи не гарантирует создания современного судна, приспособленного к нуждам отечественного промысла, а закладываемые в экономические расчеты технико-эксплуатационные параметры, похоже, иногда берутся из рекламных проспектов. Сейчас стоимость постройки судна на отечественных верфях почти такая же, как и на зарубежных (чего, к сожалению, не сказать о сроках

строительства), а значит, есть возможность выбора проектанта и строителя судна. Однако вызывает удивление, с какой легкостью у нас заказываются суда (или предполагается их строительство). Взять хотя бы для примера программы развития рыбного хозяйства отдельных регионов. Как правило, без каких-либо обоснований в этих документах приводится типаж судов пополнения, и совершенно неясно, почему выбраны именно такие суда и с такими характеристиками. Судовладельцев еще можно понять, им, наверное, ближе проблемы сегодняшнего дня и ориентируются они на то, что им предлагают посредники или "наука". С посредников взять, как говорится, нечего. Да-

же такая известная фирма, как "Рыбком-флот", судя по всему, "не увлекается" вопросами техники в мере, адекватной ее вкладу в пополнение промыслового флота. Но почему сама "наука" не занимается этими проблемами? Почему наши ЦБК и даже ЦНИИ им. А.Н.Крылова (Серия аванпроектов рыбопромысловых судов// Рыбное хозяйство, № 6, 1995 г.), предлагая суда нового типа, экономически не обосновывают их типаж и важнейшие технико-эксплуатационные параметры? Объясняется это, пожалуй, "ведомственной принадлежностью" научных организаций к судостроительной промышленности, а у нее свои задачи: построить и сдать. Значит, если отрасль заинтере-

сована в пополнении флота судами, способными работать не только завтра в каких-то определенных условиях, необходимы продуманная техническая политика и приемлемый для всех заинтересованных сторон принцип ее реализации. Но это тема для отдельного, серьезного разговора.

Конечно, общие подходы к решению определенных проблем и "усредненная" экономика расчетов, на базе которых приведены наши суждения, не всегда могут быть использованы судовладельцем. Но их нетрудно уточнить и скорректировать под конкретные задачи и условия, если известны главные стратегические вопросы: чего мы хотим и каковы наши возможности?

НОВОСТИ МИРОВОГО РЫБОЛОВСТВА

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ "ТУНЕЦ В XXI ВЕКЕ"

IV Международная конференция с таким названием состоялась в конце октября 1995 г. в Маниле. Она была организована Филиппинским Департаментом сельского хозяйства, Издательством FAO, Globefish и Agro/Europe. В конференции приняло участие около 400 человек, в основном представителей рыбной промышленности.

Было отмечено, что, за исключением голубого тунца, запасы большинства других видов тунца, на которых ведется промысел, находятся в сравнительно хорошем состоянии. В связи с тем что ряд из них эксплуатируется очень активно, в ближайшем будущем, вероятно, станет необходим контроль за промыслом.

Уловы скипджека в Тихом океане, по-видимому, возрастут до 450 тыс. т, а желтоперого тунца — от 200 до 250 тыс. т.

Несмотря на потенциальные возможности повысить уловы до 4 млн т (в настоящее время — 3,2 млн т), объем тунцового промысла, скорее всего, не увеличится, поскольку вряд ли будут построены дополнительно 100 крупных кошельковых сейнеров, необходимых для добычи такого количества тунца. Маловероятно, что до конца столетия будут вообще построены новые тунцеловные суда.

Основным рынком сбыта тунца в мире остается Япония, традиционно на нее приходится большая доля в уловах тунца, который потребляется внутри страны. Однако в связи с сильной иеной и ростом производственных расходов в Японии ситуация быстро меняется.

В Республике Корея спрос на сашими из тунца превосходит его производство в стране. Сашими ре-

ализуется в 450 крупных торговых центрах и 100 пунктах розничной продажи. Корея — чистый импортер тунца.

За последние несколько лет КНР превратилась в крупного производителя тунца. Причем она тесно сотрудничает в этом вопросе с партнерами из Тайваня. Реально ожидать, что через несколько лет флот кошельковых сейнеров и рыбодобывающих предприятий двух стран смогут успешно конкурировать на мировых рынках с Таиландом и Филиппинами, где растет стоимость рабочей силы.

Большое беспокойство вызывает проблема массовой гибели дельфинов при промысле тунцов в Восточной Пацифике, из-за чего введено эмбарго на торговлю продукцией из тунца, особенно в Америке и Западной Европе. Вследствие этого происходит беспрецедентный рост потребления консервов из тунца в Латинской Америке, прежде всего в Мексике.

На конференции обсуждались вопросы качества консервов из тунца. Чрезмерное использование гидролизованного белка, непривлекательный внешний вид продукта и уменьшение расфасовки отрицательно влияют на реализацию продукта.

Предполагается, что ограничение доступа к ресурсам и развитие обрабатывающих предприятий в странах, прилегающих к ресурсам, станет одним из наиболее существенных факторов, от которого будет зависеть тенденция промысла тунца в грядущем столетии. Это в первую очередь касается районов Юго-Западной Пацифики. Представители стран названного региона дали понять о своем намерении сократить количество лицензий, предоставляемых иностранным судам, ведущим экспедиционный промысел.

По материалам "Infofish Trade News", 1995, № 21.

НОРВЕГИЯ: О ПОСТАВКАХ ЖЕЛУДКОВ ТРЕСКИ В ЯПОНИЮ

Директор рыботорговой организации Западного побережья Норвегии Audun Nybakk обратился к

рыбакам с просьбой сохранять тресковые желудки.

Nybakk ознакомился с опытом фирмы-экспортера рыбы в Måløy Michiko Steenslid, которая уже в течение многих лет считает желудки потенциальным продуктом для продажи в Японию, где они употребляются в пищу в тушеном виде с овощами и специями.

Во время недавнего визита в Måløy японский представитель захватил с собой в Японию 12 кг мороженных желудков.

Steenslid планирует создать новый рынок для этой продукции. Она ведет переговоры с местной фирмой о закупке тресковых желудков на экспорт.

Nybakk сообщил об этом ры-

бакам и выразил надежду, что рыбаки со всего побережья будут доставлять желудки в Måløy. Он также полагает, что желудки мойвы и манька также могут быть использованы аналогичным образом.

По материалам "World Fishing", 1995, № 6.