

ПРОМЫСЛОВЫЙ ФЛОТ – ОСНОВА ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ РЫБОЛОВЕЦКИХ КОЛХОЗОВ И РЫБАЦКИХ ПОСЕЛКОВ ПОБЕРЕЖЬЯ РОССИИ

Ю.Г. Афонин – почетный работник рыбного хозяйства России, генеральный директор АО «Рыбколхозтехцентр» Росрыбколхозсоюза

Характеристика колхозов

История отечественного рыболовства, основу которого составляла рыболовецкая артель, уходит в глубь веков. Коллективная форма рыболовства обусловлена крайне суровыми, нередко жестокими, условиями промысла, особенно на Севере и Дальнем Востоке России.

Бурное развитие промышленное рыболовство получает в 20–30-е годы XX в., во время индустриализации СССР и в послевоенный период. В результате слияния артелей и развития хозяйств возникает более крупная и эффективная организационная форма – рыболовецкие коллективные хозяйства – рыболовецкие колхозы.

Термины «рыболовецкая артель», «колхоз» закреплены в законодательстве Российской Федерации. Слово «колхоз» получило признание и повсеместно употребляется в отечественной и международной деловой практике. Артель, колхоз традиционно являются фактором освоения и развития громадного побережья России. Там, где ведется прибрежное промышленное рыболовство, возникают рыбацкие поселки, организуется сельскохозяйственное производство, строятся дороги, средства связи, школы, развивается культурная среда. При этом все расходы по жизнеобеспечению поселков несут колхозы.

Из 160 хозяйств, входящих в настоящее время в Союз рыболовецких колхозов России (Росрыбколхозсоюз), 75 колхозов находятся в районах Крайнего Севера, из них 35 являются национальными.

Географическое расположение колхозов на побережье Балтийского, Каспийского, Баренцева, Белого, Охотского, Берингова морей, Тихого океана образовало и определенный защитный геостратегический пояс России.

Традиционно рыболовецкие колхозы обеспечивают четверть общероссийского улова рыбы, основную добычу морского зверя.

Экономику колхозов определяет промышленное рыболовство, остальные отрасли хозяйств, в суровых условиях побережья, убыточны.

Государство объективно заинтересовано в защите интересов и поддержке традиционных рыболовецких общин, что подтверждается и законодательством Исландии, Норвегии, Канады, США, других стран. Ратифицированные Россией Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., Соглашение 1994 г. об осуществлении положений этой конвенции о трансграничных запасах и далеко мигрирующих видах рыб предусматривают международно-правовые нормы о специальной защите интересов прибрежных рыболовных общин, жизнеобеспечение которых зависит от рыболовства. Кодекс ведения ответственного рыболовства ФАО ООН (1995 г.)

предусматривает «... необходимые рамки для национальных и международных усилий по обеспечению устойчивой эксплуатации живых водных ресурсов...» в соответствии с потребностями и интересами «... коренного населения и местных рыболовных общин, жизнеобеспечение которых в значительной мере зависит от рыбных ресурсов» (ст. 7. п. 7.66.).

Флот: состояние, проблемы

Традиционно колхозный флот создавался как рыболовный и до 80 % улова рыбы передавал в море на плавбазы и плавзаводы государственных рыбопромышленных предприятий, остальной улов перерабатывался на бортах собственных судов, береговых цехах и фабриках.

Транспортное обслуживание промысловых экспедиций и побережья обеспечивалось, в основном, государственными специализированными предприятиями, поэтому транспортный флот в колхозах практически не развивался. Обслуживается колхозный флот в местах базирования – в портах, портпунктах побережья.

К началу 90-х годов колхозы имели около 3000 самоходных судов, плавсредств, поднадзорных и неподнадзорных Регистру.



Основное рабочее ядро колхозного флота сформировалось из наиболее производительных рыболовных судов: на Каспии — малотоннажные бударки, мотометчики и неводники, на Балтике — среднетоннажные МРТР, МРТК, на Севере — среднетоннажные СРТМ, на Дальнем Востоке — основной спектр типоразмеров судов — МРС, РС, СРТМ, СТР, БМРТ.

Строительство судов осуществлялось на собственных и государственных предприятиях. Среднетоннажный флот в 60–80-х годах большей частью сформировался за счет приобретения судов у государственных предприятий. Оплата проводилась за счет средств колхозов и льготных государственных кредитов, по которым одновременно осуществлялись платежи возврата.

Добровольное объединение колхозов в 1985 г. в единый союз с органом управления в Москве позволило осуществить крупное техническое перевооружение флота и береговой инфраструктуры.

В 1986–1990 гг. более 30 судостроительных заводов, верфей Минсудпрома, Минрыбхоза СССР, Польши, ГДР, Болгарии, КНДР, межколхозных предприятий построили колхозам 400 рыболовных, транспортных судов, плавучих доков, мастерских, причалов и т.д. Кроме того, колхозы приобрели более 500 различных судов и плавсредств из числа находящихся в эксплуатации в госпредприятиях.

Это был первый этап широкомасштабного обновления и реструктуризации колхозного флота, вывода из эксплуатации морально устаревших и физически изношенных судов со сверхнормативными сроками эксплуатации.

В 90-х годах предусматривалось интенсивное техническое перевооружение флота и береговой инфраструктуры, в том числе строительство 12 малых плавбаз для работы на шельфе, серии транспортных рефрижераторов — снабженцев для обслуживания промысловых экспедиций и побережья Дальнего Востока.

С 1991 г. в связи с разрушением единого народнохозяйственного комплекса отечественного промыслового судостроения, экономических связей, девальвацией и непрекращающейся инфляцией рубля, возможностью приобретения судов из новостроя резко сократились, а с 1996 г. из-за отсутствия средств обновление колхозного флота прекратилось.

В 1991–1996 гг. колхозы смогли получить примерно 60 судов: половину общего числа судов (МРС, МРТК, МРТР, СРТМ, СТР, БМРТ, малую плавбазу для работы на шельфе) — от судостроительных предприятий России и Украины за счет коммерческих кредитов российских банков и заводских рассрочек платежей, остальные среднетоннажные траулеры — филетировщики типа «Стеркодер», ФВС-419, ярусники — с верфей Норвегии и Германии, построенные по бербоут-чартеру за счет западных кредитов.

Практика показала, что суда, построенные на отечественных заводах по устаревшим проектам, не соответствует новым условиям промысла. Для их технологической модернизации потребовались крупные средства и время. Освоение узкоспециализированных судов западной постройки, прежде всего ФВС-419, высокопроизводительных и дорогостоящих, способных выпускать первоклассную продукцию, проходило с огромными трудностями и задержками в возврате кредитов. В период эксплуатации на судах были выявлены концептуальные и конструктивные недостатки, стала очевидной их промысловая ограниченность для работы в Российской экономической зоне. Крайне отрицательное влияние оказывало и оказывает отсутствие нормативной базы бербоут-чартера.

С участием колхозов в 90-х годах на государственном уровне решены многие вопросы, связанные с этим новым для отрасли направлением рыбохозяйственной деятельности на флоте. Лишь в 1999 г. приняты основополагающие государственные правовые акты — Закон о лизинге и Кодекс торгового мореплавания РФ, в которых определены понятия категории российского и международного

лизинга, в том числе финансового, бербоут-чартера (фрахтование судна без экипажа) без выкупа и с правом последующего выкупа.

Принятые, но не согласованные между собой законодательные акты противоречивы, порождают правовой нигилизм и продолжают создавать трудности в практической деятельности по строительству флота.

В 90-х годах, особенно во второй половине десятилетия, из-за провала Федеральной программы «Рыба», резкого сокращения строительства судов, колхозы вынуждены были списать без необходимой компенсации судами новостроя более трети крайне изношенных судов, эксплуатация которых стала убыточной, и увеличить затраты на модернизацию и ремонт для действующего флота, привлекать по бербоут-чартеру находящиеся в эксплуатации суда западных судовладельцев.

Вследствие сокращения флота и увеличения непроизводительных затрат, годовая добыча рыбы за прошедшее десятилетие снизилась на 1 млн т, резко ухудшились экономика колхозов и социальная сфера рыбацких поселков побережья.

Нетрудно спрогнозировать, при отсутствии обновления, практически полное списание изношенного рыболовного флота в период 2010–2015 гг., прекращение промышленного колхозного рыболовства и ликвидацию рыбацких поселков побережья с крупными негативными социальными последствиями.

Концепция и программа обновления промыслового флота

Концепция основана на организационной, правовой и производственно-хозяйственной деятельности рыболовецких колхозов, объединенных в Союз рыболовецких колхозов России. Она сформирована с учетом состояния сырьевой базы, динамики сокращения колхозного флота, влияния этих факторов на экономику колхозов и социальные условия рыбацких поселков побережья.

Обобщен опыт действующего флота, проведен анализ промысловой эксплуатации судов, построенных на отечественных и западных верфях в 1990–1995 гг. Исходя из ограниченности финансовых ресурсов, которые могут быть привлечены к строительству, в Концепции принято:

строительство на отечественных верфях одной крупной (100 ед. и более) с наименьшим уровнем цен и сроками освоения серии современных среднетоннажных рыболовных морозильных траулеров, отвечающих условиям эксплуатации на массовых объектах промысла в экономической зоне России и прилегающей акватории океана;

строительство на отечественных верфях одной-двух крупных серий (200–300 ед. и более) малых рыболовных судов прибрежного промысла в различных промысловых модификациях для обеспечения сырцом колхозных береговых и плавучих рыбоперерабатывающих предприятий и судов;

модернизация в пределах технических возможностей и экономической целесообразности действующего флота и, в соответствии с техническим состоянием, перевод судов со сверхнормативными сроками эксплуатации на промысел неосваиваемых малорентабельных объектов, в группы приемообработывающего и транспортных флотов, плавучие склады и холодильники;

серийное строительство на отечественных верфях малых плавбаз для работы на шельфе, транспортных рефрижераторов-снабженцев для обслуживания промысловых экспедиций и рыбацких поселков побережья;

строительство малых судов для бассейна Северного Каспия на отечественных верфях;

строительство колхозных береговых рыбообработывающих цехов и фабрик для работы с судами прибрежного рыболовства.

Реализация Программы, разработанной на основе Концепции, позволит осуществить структурную перестройку и ликвидировать

зависимость колхозов от предприятий-монополистов, увеличить объемы производства, укрепить экономику колхозов.

Необходимые капиталовложения на создание современного рыболовного флота с ежегодным выловом 1–1,1 млн т с группой обрабатывающего и транспортного флота составит примерно 1,5 млрд долл. США.

Во исполнение Программы в содружестве с КБ «Восток» ЦНИИ ТС разработан, в соответствии с Правилами Российского Морского Регистра судоходства и Дет-Норске Веритас, проект 13720 средне-тоннажного рыболовного морозильного траулера для лова и переработки массовых видов рыб и морепродуктов в экономической зоне России и на акватории Мирового океана.

Траулер способен вести промысел тралом по системе дубль, ярусом, сайровыми ловушками, принимать рыбу от судов прибрежного лова, выпускать в большом ассортименте первоклассную мороженую продукцию при минимальном топливопотреблении и затратах труда в соответствии со стандартами России и ЕС.

Высокие мореходные качества и тягоскоростные характеристики подтверждены модельными испытаниями в опытовых бассейнах ЦНИИ им. акад. А.Н. Крылова – Государственном научном центре кораблестроения РФ. В проекте достигнуто сочетание современных технических характеристик, обеспечивающих широкие промысловые возможности судна с конструктивной одноотсечной аварийной непотопляемостью и остойчивостью, выполненной по просьбе рыбаков.

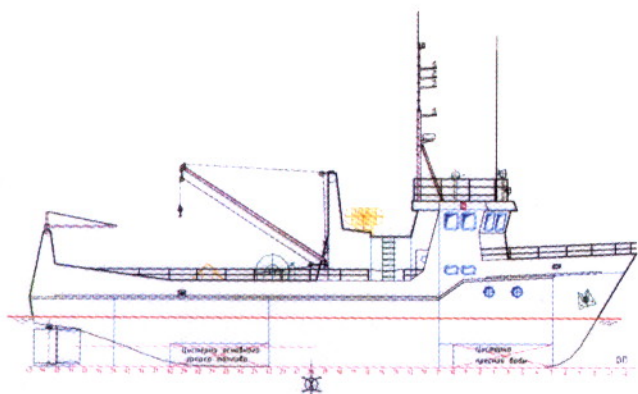
Промысловая эксплуатация судна обеспечивает возврат кредита и укрепление экономики колхозов, эффективность инвестиций в строительство судна подтверждена Центром ЮНИДО ООН по промышленному сотрудничеству в РФ.

Для научно-исследовательских работ в Мировом океане подготовлен вариант 13720-НИС. Строительство судов проекта 13720 рекомендовано Гипрорыбфлотом, ЦНИИ им. акад. А.Н. Крылова, ФГУП ЦНИИ ТС, поддержано региональными администрациями Севера и Дальнего Востока, Федеральными органами государственной власти РФ.

Совместно с ЦКБ «Лазурит», Объединением нижегородских судостроителей создается проект 21280 малого рыболовного судна длиной около 24 м в модификациях для прибрежного промысла, с РК «Ударник» активно разрабатывается мурманский вариант для Баренцева моря, с РК «Октябрь» – камчатский вариант.

Суда будут строить на Окской судовой верфи, других предприятиях в Европейской части страны и Дальнего Востока.

Проведение научно-исследовательских и проектно-конструкторских работ, обеспечивающих современный технический уровень создаваемого судна, связано со значительными затратами средств и времени. Все затраты несут колхозы. Государство полностью отстранилось от финансирования работ, Российское агентство по судостроению, курирующее это направление, даже не реагирует на



Малое рыболовное судно проекта 21280

просьбу рыбаков о государственной поддержке, приостановленной из-за отсутствия средств колхозов, разработки проектов транспортного рефрижератора-снабженца, модернизации малой плавбазы проекта 13490 для работы на шельфе.

Мы считаем, что Госкомрыболовству РФ необходимо повысить уровень руководства и обеспечить, хотя бы частичное, государственное финансирование проектов промысловых судов.

Инвестиции, биоресурсы, государственное регулирование строительства

Инвестиции. Необходимые для строительства флота инвестиции планируется сформировать за счет следующих источников:

1. Финансовые ресурсы российских банков. В начале 90-х годов российские банки привлекались к кредитованию строительства судов в России и на Украине. Однако вследствие роста кредитных ставок до 18–20 % и более и краткосрочности кредитов (2–3 года) это стало невозможным. Для использования российских финансовых ресурсов необходимо представление колхозам-заемщикам кредитов на 7–8 лет при годовой ставке 5–6 % и обеспечение кредита залогом построенных судов в пользу банка.

Такие условия могут быть достигнуты при субсидировании части процентной ставки за счет федерального бюджета, привлечении государственных и коммерческих банков с инвестиционным статусом.

2. Централизованный инвестиционный фонд «Росрыбколхозсудострой», сформированный за счет реализации продукции валютоёмких объектов промысла (краб, креветка, минтай, треска и др.) из дополнительно выделенных государством квот для рыболовецких колхозов, и на этой основе – привлечение кредитов российских и зарубежных банков, поставщиков оборудования в пропорции 1 к 2–3, т.е. на каждый рубль (доллар) фонда можно привлечь 2–3 рубля (доллара) и более от сторонних инвесторов. Средства фонда аккумулируются на централизованном счете в одном из государственных банков России или в отраслевом АКБ «Рыбхозбанк».

Колхозу предоставляется по льготной ставке кредит для строительства судов, возврат заемных средств осуществляется в соответствии с согласованным графиком, что позволит наращивать капитал фонда за счет процентных ставок кредита.

Несмотря на очевидную практическую применимость и возможность достаточно быстро развернуть строительство флота, Госкомрыболовство РФ, находясь в течение последних десяти лет в состоянии постоянной реорганизации и смены руководства, во многом утратив свою роль главного мозгового центра отрасли, не поддержало это предложение. Наоборот, по предложению комитета было издано плохо продуманное постановление Правительства РФ № 1010 от 27 декабря 2000 г. об аукционной продаже квот, поставившее колхозы в крайне сложное финансовое положение. Средства, полученные от аукционных продаж квот, уходят в бюджет на неизвестные рыбакам цели, сиюминутные финансовые интересы преобладают над коренными интересами государства.

Создание фонда позволило бы в первую очередь начать строительство рыболовных морозильных траулеров проекта 13720 на СЗ «Северная верфь» в Санкт-Петербурге не только для колхозов, но и для других предприятий отрасли и, что особенно важно, для научных учреждений (проект 13720-НИС).

3. Кредиты финансового лизинга (бербоут-чартера). Использование финансового лизинга (бербоут-чартера) может стать достаточно серьезным фактором в создании современного рыбопромыслового флота.

Однако из-за отсутствия средств в госбюджете на строительство флота, дорогих и краткосрочных кредитов российских банков эта форма инвестирования не получила развития. По политическим причинам и из-за неприемлемых экономических условий, а

также трудностей, возникших при эксплуатации рыболовных судов, построенных на западных верфях не получил развития и международный лизинг. Несмотря на это, следует выделять лизинговые средства из госбюджета для строительства, по крайней мере, малых судов прибрежного промысла.

4. Задолженности по внешним займам. Эта форма инвестирования не получила какого-либо развития в отрасли. Росрыбколхозсоюз ведет работу с испанской стороной по совместному строительству траулеров проекта 13720 на СЗ «Северная верфь» и Астиллерос де Уэльва за счет российской кредитной задолженности Испании и западных финансовых ресурсов и передачи их в лизинг рыболовецким колхозам.

Весьма перспективным может быть строительство малых плавбаз на верфях Санкт-Петербурга, в частности на ГУП «Адмиралтейские Верфи», имеющим опыт строительства крупных плавзаводов и плавбаз, с дальнейшим технологическим оборудованием их на одной из верфей Германии с последующей сдачей в лизинг (бербоут-чартер) рыболовецким колхозам Дальнего Востока.

При этом следует рассмотреть и законодательно закрепить принципы раздела продукции, обеспечивающий расчет по кредиту и выкуп судов колхозами.

Решение задачи строительства, в основном, за счет возврата долга Германии и западных инвестиций позволит в короткие сроки создать мощную группу современных рыбообрабатывающих судов, увеличить выпуск первоклассной продукции по стандартам России и ЕС.

Биоресурсы, государственное регулирование строительства. Наделение судов квотами по окончании их строительства и ввода в эксплуатацию на весь период окупаемости проекта являются основополагающими факторами в механизме обновления флота.

Квоты должны предоставляться бесплатно, без каких-либо аукционных продаж, ими следует наделять не только суда, построенные в России, но и по совместному с западными верфями строительству за счет западных кредитов, с четко сформулированными критериями кооперации. Обеспечение судов новострой сырьевыми ресурсами позволит привлечь инвестиции на строительство, создаст условия устойчивой производственной работы судна, своевременных расчетов с инвестором по кредиту и по налогам с бюджетом. В противном случае нестабильная работа судна не позволяет своевременно рассчитываться по кредиту и налогам. При двух неплатежах при лизинге, задержке платежей при бербоут-чартере в течение 14 дней (КТМ, 1999 г.) договор лизинга (бербоут-чартера) может быть расторгнут, а судно полностью изъято у лизингополучателя (фрахтователя), причем, независимо от суммы ранее выплаченных средств. Изъятие судна — это разрушение производственного механизма, крупные экономические потери с серьезными социальными последствиями, а в отдельных случаях — ликвидация предприятия. Поэтому, во избежание таких негативных последствий Росрыбколхозсоюз в течение ряда лет настойчиво ставит в Правительстве вопрос о создании механизма обеспечения судов новострой бесплатными квотами на весь период окупаемости проекта.

При этом речь идет прежде всего о квотах на валютоемкие объекты промысла (треска, пикша на Севере, охотоморский минтай на Дальнем Востоке).

Расчеты показывают, что для траулера проекта 13720 доля такой квоты зависит от сроков кредита и составляет примерно 30–50 % добытого улова, тогда как для узкоспециализированных судов западной постройки — 90–100 %.

Другое сырье — квотируемые и неквотируемые — мойва, путассу, сельдь, сайра, кальмары и др. при таком соотношении могут быть объектами лова и производства различной продукции на судне отечественной постройки. Отсутствие государственного регули-



рования сырьевых ресурсов — в настоящее время главное препятствие в строительстве рыболовного флота в России.

Механизм регулирования должен быть создан в кратчайшие сроки и не менее 10 % ОДУ направлено на новострой за счет ресурсов, освобождающихся при списании устаревшего высокозатратного, несоответствующего требованиям экологии, флота, вывода крупнотоннажных добывающих судов из экономической зоны России, а также использования естественного роста популяций объектов промысла.

Составные части механизма, обеспечивающие отечественное промысловое судостроение, — субсидирование двух- трехпроцентной ставки кредита из госбюджета; освобождение от таможенных пошлин современного оборудования, не имеющего аналогов в России; частичное покрытие государством затрат на создание головных судов серии.

Государственная поддержка должна предоставляться тем проектам судов, которые одобрены в коллективах рыбаков, прошли экспертизу в ЦНИИ им. акад. А.Н. Крылова и Гипрорыбфлоте. Эти меры защитят наших судостроителей и рыбаков от низкокачественных проектов и судов.

Разработка и реализация стратегических задач по созданию современного рыбопромыслового флота, организации его промышленной эксплуатации в экономической зоне России, зонах третьих государств, открытой части Мирового океана требуют повышения уровня руководства отраслью, преобразования Госкомрыболовства в Министерство рыбного хозяйства России.

Главной задачей, на которой сосредоточены наши усилия, является организация серийного строительства для колхозов Севера и Дальнего Востока малых рыболовных судов прибрежного промысла проекта 21280 и траулеров проекта 13720 на СЗ «Северная Верфь» в Санкт-Петербурге, центре отечественного судостроения и мореплавания, трехсотлетие которого будет крупным событием в истории России.