

FISHNEWS

НОВОСТИ РЫБОЛОВСТВА

Информационно-аналитический журнал
№ 4 (29) 2012

Рыбаки откликнулись, теперь очередь государства

Для стабильной работы
важны не только ресурсы,
но и экономические
условия для бизнеса

Проблемы современного этапа развития рыбохозяйственной науки ДВ бассейна

Экономия на исследованиях
ведет к падению вылова

Строительство флота – цель или средство достижения цели?

Стандарты промысла могут
оказаться эффективнее
квот под киль

Сергей САКСИН:

ЦЕНА ЭКСПЕРИМЕНТА – РЫБНАЯ ОТРАСЛЬ

ДАЛЬРЫБА

Честный бизнес



Качественный продукт

Россия, 690990, Владивосток, ул. Светланская, 51-а
Телефон: (423) 222-46-40, Факс: (423) 222-02-19
e-mail: dalryba@fastmail.vladivostok.ru, www.dalryba.ru

СОДЕРЖАНИЕ

2 РЫБАКИ ОТКЛИКНУЛИСЬ, ТЕПЕРЬ ОЧЕРЕДЬ ГОСУДАРСТВА

Для стабильной работы важны не только ресурсы, но и экономические условия для бизнеса

8 ЦЕНА ЭКСПЕРИМЕНТА – РЫБНАЯ ОТРАСЛЬ

Генераторы идеи введения квот под киль не дают ответы на конкретные вопросы рыбаков

12 АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ СОВРЕМЕННОГО ЭТАПА РАЗВИТИЯ РЫБОХОЗЯЙСТВЕННОЙ НАУКИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО БАССЕЙНА

Экономия на исследованиях ведет к падению вылова

18 РЫБОПЕРЕРАБОТКЕ ПРЕДСТОИТ ПРОВЕРКА НА ПРОЧНОСТЬ

В условиях членства в ВТО отраслевые союзы и объединения должны занять активную позицию

24 СУЕТА И КАЧЕСТВО – ВЕЩИ НЕСОВМЕСТИМЫЕ

Глава Росрыбхоза Василий Глущенко о процессе подготовки ко второму чтению законопроекта «Об аквакультуре»

28 ГЛАВНОЕ – УРЕГУЛИРОВАТЬ КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ

Рыбоводные заводы надеются на корректировку законопроекта «Об аквакультуре».

30 ЧТО ЗАЩИТИТ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО КРАБА?

Международные усилия в борьбе с ННН-промыслом

34 НЕПРОСТЫЕ ВОПРОСЫ ЛОСОСЕВОЙ ПУТИНЫ

«Союз рыболовецких колхозов и предприятий Сахалинской области» подводит итоги

40 СТРОИТЕЛЬСТВО ФЛОТА – ЦЕЛЬ ИЛИ СРЕДСТВО ДОСТИЖЕНИЯ ЦЕЛИ?

Стандарты промысла могут оказаться эффективнее квот под киль

46 Анатолий КОЛЕСНИЧЕНКО: СТАБИЛЬНОСТЬ – ГЛАВНОЕ ПРАВИЛО НА ВСЕ ВРЕМЕНА

Авторитетный взгляд на ситуацию

50 ДЕЛО В СЫРЬЕ И КАЧЕСТВЕ ПЕРЕРАБОТКИ

Конкурентные преимущества рыболовецкого колхоза «Дружба»

54 РОССИЙСКИЙ РЫНОК МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ: ПРЕИМУЩЕСТВА И НЕДОСТАТКИ

РОСГОССТРАХ – крупнейшая компания с 90-летней историей

59 ОБЛЕДЕНЕНИЕ СУДОВ НА АКВАТОРИЯХ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ МОРЕЙ

Атлас-справочник для судоводителей

РЕДАКЦИЯ

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР Эдуард КЛИМОВ, edd67@mail.ru, skype – eduardklimov

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА Елена ФИЛАТОВА, prim_elena@mail.ru, skype – prim_elena, тел. (423) 226-84-44, факс (423) 222-65-92
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ДЕПАРТАМЕНТ Валерий МОНАХОВ, ice_vlad@mail.ru **ДЕПАРТАМЕНТ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ** Ксения ПИСАРЕВА, XPisareva@yandex.ru **РОССИЙСКОЕ ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО FISHNEWS.RU** Наталья СЫЧЕВА, n_sycheva@inbox.ru, skype – nata_sycheva, Анна ЛИМ, anna@fishnews.ru, skype - anyutalim, Маргарита КРЮЧКОВА, margarita_kr@bk.ru, skype - margarita_kr28
ФОТО НА ОБЛОЖКЕ: Ольга ШУТЬ **ФОТОГРАФИИ** Виктор БУКВЕЦКИЙ, Ольга ШУТЬ, Юрий ЯРЕМЕНКО, fishnews.ru
ООО «ФИШНЬЮС»: РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ Яна ЯШИНА, skype - yanayashina, yashina@fishnews.ru, тел. 8-914-703-68-60
ООО «F-CONSULTING»: PR-сопровождение

Fishnews – Новости рыболовства: № 4 (29) 2012. Издается с 2006 года, www.fishnews.ru. Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия. Свидетельство о регистрации ПИ № ФС77-27554. **РЕДАКЦИЯ** 690950, г. Владивосток, ул. Светланская, 51А, к. 404. Тел. (423) 226-84-44. **Учредитель и издатель:** ООО «Вита-Ньюс» 690950, г. Владивосток, ул. Светланская, 51А. Журнал распространяется по редакционной подписке. Подписка оформляется только через редакцию. **Справки по вопросам подписки на журнал** по тел. 8-914-707-05-28, e-mail: antonina@fishnews.ru. Мнение авторов может не совпадать с позицией редакции. Редакция не предоставляет справочной информации. Перепечатка материалов, опубликованных в журнале «Fishnews – Новости рыболовства», допускается только с письменного согласия редакции. Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных объявлениях. Все товары и услуги подлежат обязательной сертификации. Цена свободная. Подписано в печать 02.12.2012 г. Дата выхода: по графику: 06.12.2012 г., фактически: 06.12.2012 г. Тираж 1300 экз. Отпечатано в типографии ООО «Полиграф-Сервис-Плюс», Владивосток, ул. Русская, 65, корп. 10. Тел.: (423) 234-59-01. Цена свободная



*Заместитель руководителя Федерального
агентства по рыболовству Василий СОКОЛОВ*

Наталья СЫЧЕВА

РЫБАКИ ОТКЛИКНУЛИСЬ, ТЕПЕРЬ ОЧЕРЕДЬ ГОСУДАРСТВА

В этом году, несмотря на опасения рыбаков, все мероприятия по обеспечению своевременного выхода судов на промысел будут проведены в срок. Приказ об утверждении общего допустимого улова на 2013 год министр сельского хозяйства Николай Федоров подписал 31 октября. Но работа по подготовке распределения ОДУ по рыбохозяйственным бассейнам началась уже заранее: Росрыболовством были организованы научно-промысловые советы, для большинства регионов подготовлены проекты соответствующих приказов.

Заключительный НПС состоялся на Дальневосточном бассейне 21 ноября. К этому моменту рыбаки успели обобщить основные результаты лососевой путины, завершить работу на традиционных для этого времени года зарубежных специализированных выставках, сформулировать позицию по основным проблемным вопросам. Впервые на ДВНПС во Владивосток прибыли и представители Северного рыбохозяйственного бассейна для обмена опытом, налаживания контактов с коллегами и наукой.

По традиции, на Дальневосточном научно-промысловом совете обсуждались не только рабочие моменты. На этой площадке рыбопромышленники поднимают и общепромышленные проблемы, озвучивают мнения по самым актуальным для рыбохозяйственного комплекса темам. О том, какие вопросы стоят на повестке дня сегодня, журналу «Fishnews – Новости рыболовства» рассказал заместитель руководителя Федерального агентства по рыболовству, председатель Дальневосточного научно-промыслового совета Василий СОКОЛОВ.

– Василий Игоревич, нынешний ДВНПС оказался не только многослушным – были представлены все

крупнейшие отраслевые объединения дальневосточников и даже новые ассоциации, – но и весьма оживленным в плане обсуждения. Возможность высказаться была предоставлена всем желающим. Часто выступления ученых и рыбопромышленников завершались фразой о пессимистических настроениях – для этого действительно есть повод?

– Нет, конечно, до пессимизма нам далеко – настрой у рыбаков, как и всегда, деловой, нацеленный на решение рабочих вопросов, с которыми нам приходится сталкиваться каждый год. Но есть поводы и для беспокойства. Так, очень много на нынешнем заседании говорилось об итогах лососевой путины-2012. Со своей задачей рыбаки справились – уловы хорошие. В двух регионах (Камчатка и Хабаровск) достигнуты исторические рекорды по вылову лососей. Т.е. рыбакам есть чем гордиться, но вот продавать выловленную рыбу и поставлять ее в центральные регионы России пока удается с трудом: забиты холодильники, нет заявок из центральных регионов, все растущие расходы за хранение промышленникам приходится брать на себя. Несмотря на снижение цены продукции у рыбаков во Владивостоке, стоимость рыбы в европей-

ской части не снижается, а где-то даже растет. Т.е. диктат продавцов и перекупщиков оборачивается серьезными потерями для добытчиков, которые несут основные производственные затраты.

По-прежнему не утратил актуальности вопрос с реализацией 560-го постановления об упрощенной системе пересечения госграницы, с переработкой улова на судах.

Поводов для обсуждения дальневосточникам добавил и прогноз науки. Проведенная съемка ТИНРО-Центра не дала хороших результатов по восточной Камчатке, с другой стороны, довольно неожиданно выявились достаточно большие скопления рыбы в Охотском море. Ученые полагают, что возможно происходит «смена доминант». Но как это отразится на рыбаках? Традиционно в нечетный год «работает» Восточная Камчатка. В аналогичный 2011 год там были рекордные подходы горбуши, и рыбаки, зная об этом, заранее начали готовиться к большим подходам рыбы в путину 2013 года. Возможно, что теперь придется вносить некоторые корректировки, об этом пойдет речь уже на специализированных лососевых советах в декабре – во Владивостоке и в январе – в Москве.

Должен сказать, что нынешний ДВНПС вообще очень сильно выделялся на фоне последних трех лет. По крайней мере, столько времени обсуждению вопросов промысла рыбаки и наука давно не уделяли, и это дало свой результат. Бурные и продолжительные дебаты вызвали новые Правила рыболовства для Дальневосточного бассейна, которые мы рассматривали накануне совета на рабочей группе в течение 9 часов без перерыва. Практически по всем спорным моментам удалось найти решения. Как всегда дальневосточники показали, что могут договариваться, находить консенсус и что даже самые тяжелые вопросы решаемы в рамках НПС.

– В этом году впервые уже в статусе официально признанного возник вопрос с квотами для представителей коренных малочисленных народов.

– И, судя по всему, эта проблема, к сожалению, теперь будет на повестке постоянно.

Впервые в одной из промысловых подзон Дальневосточного бассейна весь утвержденный объем одного из квотируемых видов, а именно палтуса, был полностью отдан представителям КМНС, которые пользуются приоритетом при распределении. Хотя все мы понимаем, что эта рыба никогда прежде не относилась к объектам традиционного рыболовства. При этом в соответствии с законодательством не осталось даже объема на проведение научных исследований, что ставит вопрос о возможности установления объемов этого вида на последующие годы. Данная ситуация послужила очень серьезным сигналом к тому, что тема требует особого внимания и скорейшего решения.

Здесь я вижу задачу в первую очередь для ассоциаций, чтобы они четко координировали свои действия, не допуская появления компаний-«изгоев», которые ску-

безусловно, КМНС имеют право на традиционный лов. Более того, государство заинтересовано в том, чтобы малочисленные народы сохраняли свою культуру, уникальный быт и традиционные методы добычи, именно поэтому данный вид рыболовства не должен превращаться в коммерческий и осуществляться промышленными способами.

– Вы упомянули о сложностях с доставкой рыбы (которой на дальневосточных холодильниках более чем достаточно) в западные регионы России. Однако в других ведомствах на ситуацию смотрят иначе. Так, министр по развитию Дальнего Востока – полпред Президента РФ в ДФО Виктор ИШАЕВ - заявил о необходимости введения законодательных ограничений экспорта рыбопродукции. Предложено включить свежую, мороженую и охлажденную рыбу в существующий перечень товаров, «являющихся существенно важными для внутреннего рынка Российской Федерации, в отношении которых в исключительных случаях могут быть установлены временные ограничения или запреты экспорта». Насколько реально, по Вашему мнению, такими методами привлечь рыбу на внутренний рынок?

вать в отрасль без уверенности в завтрашнем дне. Если это выгодно, то бизнес вкладывает деньги и в развитие переработки, и в модернизацию судов. Пример Камчатки тут показателен. Увеличение мощности береговой переработки лосося почти в три раза за четыре года, без всяких понуканий, преференций и субсидий!

Если же рыбак не может продать по адекватной цене свой улов, то о каком развитии производства может идти речь? В нашем случае все это может закончиться лишь тем, что российские рыбаки начнут распродавать активы. Вопрос: кто их купит? Скорее всего, скупят те же китайцы по дешевке и найдут способ, как обойти запреты. Достаточно вспомнить аукционы 2001-2004 гг., когда вся отрасль попала в кабалу к иностранному капиталу и погрузилась в браконьерство, так как невозможно было окупить легально выловленной рыбой свои затраты.

Нужны другие методы – надо строить нормальную инфраструктуру, раскручивать внутренний рынок для российской продукции. Рыбыто достаточно: на берег в этом году пришло на 40 тыс. тонн больше, чем в прошлом. Все холодильники на Дальнем Востоке забиты, причем и красной, и белой рыбой. Но сбыта нет – рыба у нас не востребована. Для того чтобы все-таки развивать внутренний рыбный рынок, тут можно применить вполне понятные управленческие решения. Например, обязать для госнужд (садов, школ, учреждений ФСИН и для армии) использовать только продукцию отечественного рыболовства, а не отходы импортной аквакультуры.

Пока же холодильники на Дальнем Востоке перегружены, и прогрессивная оплата ежедневно числится.

– То есть сегодня условия внутреннего рынка вынуждают рыбаков везти рыбу за рубеж?

– Кстати, в текущем году по Дальневосточному бассейну на экспорт рыбопродукции отправлено на 111 тыс. тонн меньше. Т.е. рыбаки откликнулись – рыба действительно пошла на внутренний рынок.

Другое дело, как «читается» эта статистика? В большинстве случаев экспортные показатели по рыбопродукции сравнивают с данными 2008 года. Но стоит помнить,

Основная беда в том, что нас все время трясет, поэтому рыбаки и просят: дайте спокойно поработать, и мы покажем те результаты, которые от нас требуют. Отсутствие стабильности ни к чему хорошему привести не может.

пают квоты у общин для ведения промышленного лова. Понятно, что кто-то один на этом выиграет, но, приняв массовый характер, это явление может привести к серьезным негативным последствиям. При этом пострадает не только промышленное и прибрежное рыболовство, но и собственно малочисленные народы, по-настоящему ведущие традиционный образ жизни. Для решения этого непростого вопроса необходимо выходить на Правительство с просьбой о внесении изменений в нормативно-правовую базу.

– Это экономически нецелесообразно. Конечно, можно объявить все, что угодно и этим посеять панику среди рыбаков, но такие заявления не способствуют развитию рыбохозяйственного комплекса. К сожалению, обычно провозглашается лозунг, не подкрепленный расчетами последствий. Основная беда в том, что нас все время трясет, поэтому рыбаки и просят: дайте спокойно поработать, и мы покажем те результаты, которые от нас требуют. Отсутствие стабильности ни к чему хорошему привести не может. Никто не будет инвестиро-



что до этого времени все уловы из районов промысла шли напрямую в Китай, Корею, Японию, не проходя таможенного оформления в российских портах. В 2008 году всех рыбаков обязали зайти в российские порты, всю рыбу пустить через таможенную территорию РФ. Прямо скажем – не популярное решение, но оно сопровождалось упрощением оформления. Последнее, правда, было реализовано не до конца. Естественно, у таможни сразу пошла отчетность по вывозимым биоресурсам и в разы «вырос» экспорт, однако это вовсе не означает, что он увеличился фактически! Просто до этого эта статистика у контролирующих органов отсутствовала.

Кроме того, самозабвенно борясь с экспортом рыбы, мы забываем о том, что после развала Союза наша страна потеряла почти все свои зарубежные рынки сбыта. По сути, рыбное хозяйство – одно из направлений промышленности, сохранившее серьезные позиции за рубежом. Но и это положение вещей сегодня весьма нестабиль-

Василий СОКОЛОВ: Рыбы-то достаточно: на берег в этом году пришло на 40 тыс. тонн больше, чем в прошлом. Все холодильники на Дальнем Востоке забиты, причем и красной, и белой рыбой. Но сбыта нет.

ное, конкурентов хватает. Например, российский «дикий» лосось на японском рынке сейчас активно заменяется чилийским, выращенным на аквакультуре и значительно уступающим по качеству рыбопродукции из России. Однако сейчас, в эпоху экономических кризисов, во многих странах люди начали больше смотреть на цену, чем на полезные свойства продуктов. Среди промыслов дикой рыбы таких примеров тоже много. Так, американцы постоянно борются с нами, пытаются ограничить доступ на японский рынок российского дикого лосося, ко-

торый конкурирует с американским лососем, добываемым в территориальных водах США дрейфтерными сетями. Не менее жесткая борьба идет на рынке икры минтая (да и самого минтая) между российскими и американскими рыбаками. Понятно, что нашим соседям желательно убрать с рынка такого мощного конкурента, как Россия.

При этом иностранные государства завоевывают внешние рынки, вкладывая большие средства в продвижение своей продукции.

А что у нас? Давайте хотя бы на внутреннем рынке идти по тому

же пути: проводить кампанию по продвижению именно российской рыбы, объяснять потребителям пользу такой продукции. В государственных тендерах должна участвовать только российская рыба, а не тилапия, пангасиус, дорадо.

– Тогда вместо того чтобы выступать с очередными изменениями законодательства в рыбной отрасли, государство просто должно подумать, какими экономическими мерами развить внутреннее потребление.

– Промышленность поставила больше рыбы на берег. В ответ должно постараться и Государство, и в первую очередь как раз Минвостокразвития, но это должны быть экономические рычаги, инфраструктурные проекты, должны быть программы развития береговой переработки в субъектах.

Рыбаки хотят строить суда, и многие крупные компании активно ищут подходящие верфи. Правда, российские как вариант они сегодня не рассматривают, так как те им ничего не предлагают.

Я часто привожу такой пример: Бурятия и Иркутская область – два берега одного озера, но у одних рыбопереработка растет как на дрожжах, у других вообще не развивается. Вопрос: почему? Потому, что в одном из субъектов электричество в три раза дешевле и переработку там развивать, естественно, выгоднее. Туда и сырье везут не только с Байкала, но и из других регионов, в том числе с Дальнего Востока.

Так что экономика определяет все, в том числе и промысел. Будет экономически выгодно ловить и перерабатывать – будут развиваться и промысел, и переработка. Кстати, одной из мер стимулирования поставок рыбы именно на российский берег может быть уже озвученный Росрыболовством дифференцированный подход к установлению ставки сбора за пользование водных биоресурсов: выгружаешь на берег – не платишь ставку сбора, везешь за

рубеж – плати. Пускай бизнес решает, что выгоднее. А деньги от ставки сбора передавать субъектам на стимулирование береговой переработки.

– Можно ли считать одним из примеров такой государственной поддержки постановление Правительства № 295 о предоставлении субсидий рыбохозяйственным предприятиям, которые воспользовались кредитами или лизингом на приобретение судов? С учетом последних внесенных в него изменений для получения льгот рыбакам даже не обязательно строиться на российских верфях.

– Да, это в целом полезное постановление и, по сути, является на сегодняшний день единственным «подарком» от государства для отрасли. Но оно распространяется только на кредиты, взятые в рос-

сельди, является тем не менее «всемирной рыбоперерабатывающей фабрикой», в том числе и по этим видам.

– Кстати, вопрос судостроения, а точнее перспективы строительства промыслового флота на отечественных верфях на условиях введения схемы «квот под киль», тоже обсуждался на ДВНПС.

– В Минсельхоз поступил законопроект от Минпромторга, который предусматривает такой принцип ресурсного наделения. Ни алгоритма выделения этих квот, ни расчета социально-экономических последствий мы, как обычно, в этом документе не увидели.

Но рыбаки хотят строить суда, и многие крупные компании активно ищут подходящие верфи. Правда, российские как вариант они сегодня не рассматривают, так как те им ничего не предлагают.

Пока мы имеем единичные примеры того, как рыболовные компании пробовали самостоятельно наладить контакт с отечественными верфями. Как правило, такие попытки оказывались безрезультатными. Нередко судостроители открыто говорят, что не заинтересованы в строительстве таких сложных судов, как рыболовецкие, к тому же в единичном экземпляре.

Хотя заводы у нас есть: в Ярославле, под Санкт-Петербургом, на Дальнем Востоке. Готовы к совместной работе и иностранные коллеги – я был на судостроительном заводе в Норвегии с делегацией, в которую вошли представители российской рыбной промышленности и судостроения. Заинтересованность есть с обеих сторон.

Наше ведомство уже направило в Минсельхоз свою позицию по данной проблеме, и я считаю, что рыбакам также необходимо выходить с конкретными заявками на строительство судов. Нужно запросить в «Объединенной судостроительной корпорации», в Минпромторге, где, на каких условиях, по какой цене рыбакам предлагается строить флот, нужно обязательно обозначить свою позицию. Тем более что рыбаки хорошо знакомы с условиями строительства на зарубежных верфях и лучше остальных могут сформулировать реальные потребности отечественного рыбохозяйственного комплекса. **FN**

ООО ПКФ «Южно-Курильский рыбокомбинат»

зарегистрировано в 1999 году
в Сахалинской области,
пгт. Южно-Курильск (о. Кунашир).

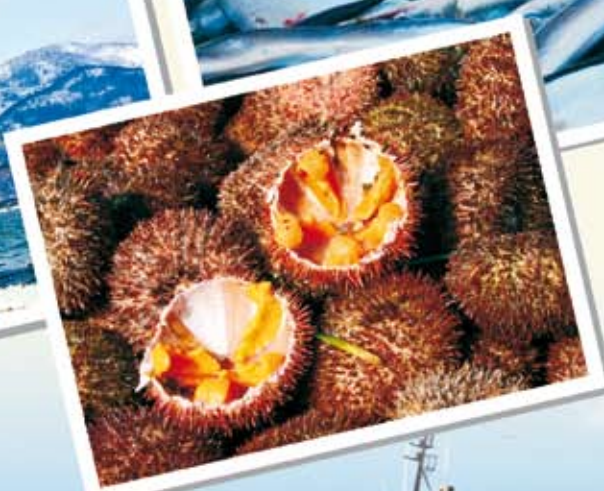
В настоящее время предприятие располагает полным циклом производственной деятельности от добычи собственным флотом до выпуска готовой продукции, как на судах, так и на береговом перерабатывающем комплексе на о. Кунашир.

ЮЖНО-КУРИЛЬСКИЙ РЫБОКОМБИНАТ



Основные виды промысла:

Минтай, треска, терпуг, лососёвые,
морской ёж и морской гребешок.



694500, Сахалинская область, пгт. Южно-Курильск, ул. Заводская, 17
Тел: (42455) 22-195, 222-73 (Южно-Курильск)
Тел: (4242) 42-51-36 (Южно-Сахалинск)
Тел: (423) 241-46-52 (Владивосток)



*Председатель Совета директоров
ОАО «Преображенская база тралового флота»
Сергей САКСИН*

Наталья СЫЧЕВА

ЦЕНА ЭКСПЕРИМЕНТА – РЫБНАЯ ОТРАСЛЬ

Вызвать интерес у отечественных промышленников инвестировать в развитие собственного производства – это ли не цель государства, для достижения которой оно должно создавать все условия? В России на этот, казалось бы, простой вопрос однозначного ответа нет. Бизнесу приходится приспосабливаться к переменчивым правилам игры и лишь догадываться, что принесет ему завтрашний день. Так что в наши дни любые финансовые вложения в серьезные проекты – это риск без страховки.

Зачастую сложно вообще понять логику тех действий, заявлений, которые мы видим и слышим от чиновников. А уж от разнообразия мнений по одной и той же проблеме просто в глазах пестрит. Но одно дело, когда различные точки зрения по существующим вопросам слышны на дискуссионных площадках, совсем другое – когда их озвучивают представители правительства. Отличаются и восприятие, и последствия таких слов. И как вести себя бизнесу в такой чехарде?..

В 2011 году одна из ведущих дальневосточных рыбопромышленных компаний – ОАО «ПБТФ» – пополнила свой флот большим морозильным рыболовным траулером. Строительство крупнотоннажного судна – событие для современной российской отрасли неординарное. Определенную уверенность в том, что такой масштабный проект окупится, руководству предприятия дали 10-летние квоты. Однако на этом было решено не останавливаться: сегодня Преображенская база тралового флота подыскивает верфь для постройки второго БМРТ. Правда, теперь приходится учиты-

вать, что к 2018 году, когда придет срок нового распределения долей квот, условия игры могут кардинально поменяться. Вполне возможно, что к тому времени в приоритете окажутся не стабильные игроки отрасли с безупречной историей и многолюдными трудовыми коллективами, а предприимчивые «новички» с одними лишь контрактами от российских верфей на руках.

О своем отношении к дебатам вокруг идеи «квот под киль» и видении альтернативных путей преодоления проблемы обновления рыбопромышленного флота председатель Совета директоров ОАО «Преображенская база тралового флота» Сергей САКСИН рассказал в интервью журналу «Fishnews – Новости рыболовства».

– Сергей Владимирович, заявление о введении «квот под киль», прозвучавшее в столь утвердительно-мне из уст главы Минпромторга во время обсуждения в Правительстве госпрограммы «Развитие судостроения на 2013-2030 годы», – серьезный повод для рыбаков задуматься о своих планах?

– На сегодняшний день подобные высказывания звучат (и воспринимаются) как популистские лозунги – иначе не назовешь веру некоторых людей в возможность решения такими мерами целого комплекса сложных проблем, причем для нескольких отраслей сразу. Но когда об этом говорит министр промышленности и торговли, первое и основное впечатление от этих заявлений – человек находится вдали от нашей действительности. Утверждения Дениса МАНТУРОВА о том, что проект госпрограммы развития судостроения уже согласован со всеми заинтересованными ведомствами и прошел широкое общественное, экспертное обсуждение; о том, что нас обяжут строить новый промысловый флот исключительно на российских верфях, и т.д. и т.п., порождают лишь недоумение и огромное количество встречных вопросов.

Для начала мне хотелось бы понять, кто это общество, которое поддержало ТАКИЕ меры стимулирования развития отечественного гражданского судостроения? На КАКИХ верфях, в какие сроки и ЧТО нам предлагается строить, чтобы получить квоты? И каким в этом случае Минпромторг видит будущее для рыбной отрасли России? Ни слова конкретики, ни одного варианта механизма реализации идеи «квот под киль» нет даже в проекте.

Между тем, для того, чтобы построить с нуля то, что нам потребуются для реализации озвученных планов, – а это целая судостроительная отрасль, а также машиностроение, металлургия, специалисты в данных областях, действующая законодательная база, – остается каких-то пять лет.

– Но, по словам Дениса Мантурова, с Федеральным агентством по рыболовству Министерство промышленности и торговли начало обсуждать вопрос стимулирования спроса среди рыбаков на продукцию отечественного судостроения задолго до распределения 10-летних квот в 2008 году.

– Подходит к завершению 2012 год, а дискуссии все продолжают. По сути, нам уже сейчас хотят продать то, что, может быть, начнут производить только к 2030 году. Но государственным деятелям необходимо понимать, что промысловое судно – это наш рабочий инструмент и временной замены ему нет.

– Мы можем предположить, что вообще получит квоты на предлагаемых условиях? Напомню, что по версии Минпромторга, обязательным требованием к претенденту на долю таких квот будет наличие российского судна: либо это закладка уже сегодня (или после принятия нормативной базы в этой части), либо контракт на строительство судна на отечественных верфях.

– Наверно, аффилированные компании, бизнес-структуры, близкие к министерству, наконец, владельцы верфей, заинтересованные в перепродаже квот на вылов наиболее валютоемких объектов... На самом деле, кто может быть настоящим собственником таких «квот под

общественное мнение, а от людей, которые наделены полномочиями для их реализации. Вот это уже страшно, поскольку в данном случае, и это очевидно для очень многих, – попытка в ее нынешнем виде окажется провальной.

Хотя можем предположить и такой вариант – все это время от министра промышленности и торговли скрывали истинное положение вещей в отечественном судостроении. Ведь оборонный госзаказ (без сроков и особых ограничений в финансировании) до сих пор выполняли, нет оснований после этого пасовать перед новыми задачами государства по гражданскому флоту: не можешь ты – найдут другого.

– Давайте допустим и такой вариант. Тогда, возможно, главу Минпромторга стоит познакомить с предложениями от самих рыбаков?

– Мы неоднократно озвучивали свои предложения на совещаниях, они по-прежнему актуальны, но главное – просты и понятны. А как известно, чем проще правила игры, тем легче их реализовывать и контролировать.

Начать необходимо с элементарного: если мы говорим об инфраструктуре для строительства рыбопромысловых судов в России, то должны быть указаны конкретные верфи, которые имеют возможность для строительства, а не одно лишь желание освоить средства заказчика.

– Понятно, что заявить о готовности поучаствовать в проекте могут сегодня многие судостроители, но что получится на выходе?

– Мы не узнаем, пока не будет спущено на воду первое судно. Поэтому важно решить следующее – кто будет платить за такие эксперименты? Если государство утверждает, что отечественная судостроительная промышленность способна строить флот, то от него и должна исходить инициатива. Закажите головной проект, проведите настоящее открытое обсуждение, выясните мнение рыбацкой общины, проанализируйте экс-

Если мы говорим об инфраструктуре для строительства рыбопромысловых судов в России, то должны быть указаны конкретные верфи, которые имеют возможность для строительства, а не одно лишь желание освоить средства заказчика.

Если же государство рассчитывает в принудительном порядке в один прекрасный момент поменять утвержденные законом принципы наделения квотами рыбаков, разрушить все до основания и построить ЧТО-НИБУДЬ новое, то хочу предупредить – в итоге оно сможет лишь избавить себя от целой отрасли. Здесь за каждым бездумным росчерком пера стоят тысячи людей в море и на берегу. Если мы сегодня потеряем их для рыбного хозяйства, завтра восполнить образовавшийся пробел будет невозможно. Какие будут стимулы для того, чтобы новые люди пришли в отрасль, которая не сможет дать им стабильности, в профессию, которая утратит свой авторитет?

Поэтому я предостерег бы наших министров от поспешных заявлений и столь масштабных экспериментов.

киль» из ныне действующих рыбопромышленников? Мне непонятно. И как быть с устаревшими судами, а тем более с модернизированными или новыми, но построенными за пределами России? Что будет представлять собой этот переходный период?

Сама по себе идея – перевести всю отрасль на новый суперсовременный флот, на котором будут работать исключительно компетентные, профессиональные люди с очень привлекательными зарплатами и производить они будут высшего качества сверхрентабельную продукцию – очень хорошая. Но теперь давайте вернемся на землю и оценим, что из всего этого можно воплотить в жизнь.

То, что сегодня к этому никто не готов, очевидно. И поэтому весьма странно слышать о таких планах даже не от депутатов, формирующих таким образом оппозиционное

платируемый флот на различных видах лова, определите наиболее востребованные типы судов, сравните с иностранным опытом рыболовства и после этого закажите строительство головного судна. Объем финансирования госпрограммы развития судостроения – свыше 600 миллиардов рублей, более половины из которых – средства федерального бюджета. Для того чтобы построить одно современное судно, понадобится около 30 миллионов долларов.

После того, как рыбаки увидят воплощенный проект, который будет построен в соответствии с поставленными требованиями, оправдает в ходе испытаний заявленные характеристики (и при этом его стоимость не утроится), уверяю вас, проблем с реализацией такого судна не будет!

– А если верфь не справится?

– Это следующее условие, которое необходимо учесть государству. Верфь, которая не реализовала проект, но получила за него предоплату, должна не только компенсировать заказчику все расходы, в том числе связанные с получением банковского кредита, с потраченным временем, упущенной выгодой, но и заплатить определенный штраф. Все это должно быть прописано в договоре, гарантом в котором и выступит государство.

Как с банковскими вкладами: вкладчик, а в нашем случае заказчик судна, должен быть уверен, что получит компенсацию если не со стороны исполнителя, то со стороны государства. И такая гарантия будет большим стимулом для того, чтобы рыболовные компании посмотрели на это предложение совсем по-другому.

– С условиями договора понятно, а как быть с финансовой стороной вопроса? Как я понимаю, 30 миллионов долларов – это приблизительная стоимость судна, причем не самого большого?

– В зависимости от размерений, насыщения судна, от вида промысла, на котором оно будет использовать-



За каждым бездумным росчерком пера стоят тысячи людей в море и на берегу. Если мы сегодня потеряем их для рыбного хозяйства, завтра восполнить образовавшийся пробел будет невозможно. Какие будут стимулы для того, чтобы новые люди пришли в отрасль, которая не сможет дать им стабильности, в профессию, которая утратит свой авторитет?

ся, цена может доходить и до 100 миллионов долларов. Ни одна рыбопромышленная компания, к сожалению, не в состоянии эти деньги извлечь из своего оборота. Наиболее реальная схема привлечения средств – лизинг.

– В госпрограмме, кстати, предусмотрено создание стимулов для расширения закупок отечественными заказчиками гражданских судов отечественной постройки. Среди таких мероприятий, требующих бюджетного финансирования, – содействие развитию лизинга рыбопромышленных судов.

– Опять же, хотелось бы услышать об этих мерах побольше конкретики. Какие условия лизинга государство сочтет привлекательными для заказчиков?

По мнению рыбопромышленников, по стоимости эти деньги у нас

должны обходиться не дороже, чем за границей – 3% на срок не менее 10 лет, это было бы вполне разумно и понятно. Четкими должны быть и условия расторжения договора лизинга – если ты не в состоянии оплачивать установленные лизинговые платежи или нарушаешь закон.

Как я и говорил, все ясно и понятно, без лозунгов и декларативных заявлений. При таком подходе к делу наша отрасль вполне способна принять цивилизованный вид. Главное, не рисовать себе виртуальный образ – «какой бы я хотел видеть нашу страну»: нам, может быть, тоже хочется, чтобы было теплее и дороги были получше. Но сейчас мы имеем то, что имеем – это и нужно стараться улучшить, но без популизма, не разрушая таким образом уже достигнутого. FN

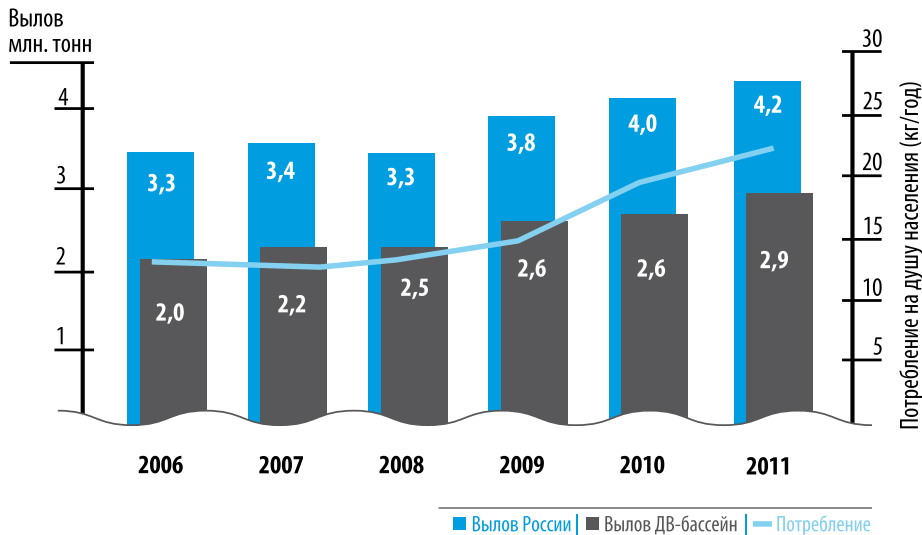
АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ СОВРЕМЕННОГО ЭТАПА РАЗВИТИЯ РЫБОХОЗЯЙСТВЕННОЙ НАУКИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО БАССЕЙНА



Лев БОЧАРОВ
генеральный директор
ФГУП «Тинро-Центр»

В рыбном хозяйстве наука является неотъемлемой частью сложного рыбохозяйственного комплекса, без которой отрасль не может функционировать. Надо сказать, что внимание государства к проблемам рыбаков и рыбохозяйственной науки в последние годы существенно возросло. Была по сути создана новая нормативно-правовая основа рыболовства.

Сегодня много говорится об инновационном характере развития экономики. Рыбохозяйственные исследования, проводимые, в частности, на Дальнем Востоке, носят сугубо прикладной, инновационный характер, поскольку их результаты непосредственно реализуются в практику. В первую очередь – это наши разработки прогнозного типа по состоянию сырьевой базы рыболовства различной заблаговременности и рекомендации по эксплуатации ВБР, которые сразу уходят на внедрение в промыслы. На них есть огромный спрос, они являются инновационным продук-



Динамика российского вылова и потребления рыбопродукции на душу населения в 2006-2011 гг.

Если подводить общий итог, можно заключить, что резервы сырьевой базы на Дальнем Востоке определяют стратегическую роль регионального рыбохозяйственного комплекса для национальной экономики на среднесрочную и долгосрочную перспективы.

том, который ложится в основу Правил рыболовства, приказов Росрыболовства о наделении рыбаков квотами и других оперативных нормативно-правовых актов, без которых рыбный промысел просто невозможен.

Разработка технологического регламента на рыбную продук-

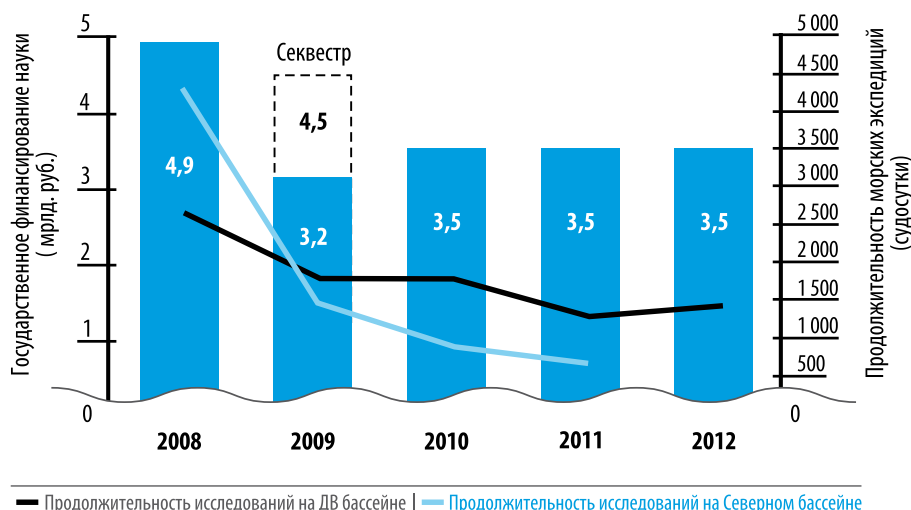
цию, исследования безопасности сырья, создание эффективных способов переработки рыбного сырья с высокой добавленной стоимостью – главные практические задачи ученых-технологов. Сегодня процессы восстановления запасов ВБР и аквакультуры также выдвигаются в первый ряд

направлений инновационной деятельности. В этих областях деятельности дальневосточной науки, в частности ТИНРО-Центра, передача в практику научных разработок реализуется в разных формах. Так, биотехнопарк Заповедное является научно-образовательно-промышленным объединением, куда входят ТИНРО-Центр, Дальневосточный федеральный университет и Преображенская база тралового флота. Следует отметить и формирование в ТИНРО-Центре из отдельных экспериментальных участков структуры по принципу вертикально интегрированных компаний: на одном экспериментальном участке производят рыбные корма, на другом разводят осетров и других рыб на этих кормах, а на третьем из выращенных осетров получают товарную продукцию, реализуемую у нас в Приморье.

Современный рост отечественного вылова обеспечен в значительной мере акцентом дальневосточных научных исследований на решение актуальных задач промышленности, внедрением в практику научного сопровождения основных промысловых путин. Это, прежде всего, промысел минтая, лососей, сайры, сельди.

Концепция развития рыбохозяйственной науки до 2020 г. возлагает на отраслевую науку серьезные задачи, в частности обеспечение в 2020 г. вылова отечественными рыбаками 6,2 млн. т. А реален ли вообще столь динамичный рост отечественного вылова? По мнению специалистов ТИНРО-Центра – реален. Однако такие планы могут быть выполнены только при условии соответствующего организационного, правового и финансового обеспечения исследовательской деятельности.

Вклад дальневосточных рыбаков в ежегодный вылов страны в последние несколько лет составляет в среднем 70%. Все специалисты сегодня согласны с тем, что увеличение вылова возможно в основном за счет ресурсов дальневосточного бассейна. Уверенно можно говорить, что в ближайшие



Государственное финансирование рыбохозяйственной науки и динамика продолжительности морских исследований в 2008-2012 гг.



В настоящее время нужно срочно хотя бы вдвое увеличить финансирование нашей науки, в первую очередь морских исследований. Есть уверенность, что рыбохозяйственная наука, как это всегда было, оработает затраты на нее и вернет их сторицей стране и рыбакам.

10-15 лет сохраняют свое важнейшее значение минтай и сельди, лососи и сайры, основные донные сообщества рыб и беспозвоночных. С большой вероятностью структура

ОДУ и возможного вылова в ближайшие годы сохранится в современном виде (Бочаров, 2010,2011).

Распределение промысловых нагрузок по видам биоресурсов

крайне неравномерно. К концу 90-х годов величина вылова некоторых ценных в коммерческом отношении объектов (минтай, сельдь, палтусы, морские окуни, шельфовые виды крабов, креветки, труба-чи и др.) приблизилась к их ОДУ. В то же время ресурсы многих других видов (сайра, треска, навага, мойва, камбалы, макрурусы, кальмары, глубоководные крабы, морские млекопитающие) промыслом недоиспользуются. Это резервы рыболовства (Бочаров, 2004).

На наш взгляд, важно иметь в виду и потенциальные ресурсы в открытых районах Тихого океана. Ежегодная отечественная добыча пелагических кальмаров, сайры, анчоуса, тунцов, скумбрии, ставриды, морского леща и др. может достигать 2 млн. тонн. Кроме того, есть и огромные запасы мезопелагических рыб (Бочаров, 2004,2008).

Однако освоение этих ресурсов зачастую связано с экономическими рисками, обусловленными отсутствием специализированного флота и промыслового вооружения, разреженностью скопления, не разработанными техникой и тактикой лова. Для ряда гидробионтов отсутствуют рынки сбыта и технологии переработки.

Если подводить общий итог, можно заключить, что резервы сырьевой базы на Дальнем Востоке определяют стратегическую роль регионального рыбохозяйственного комплекса для национальной экономики на среднесрочную и долгосрочную перспективы.

Однако без экспедиционных научных исследований освоение перечисленных ресурсов невозможно. Рыбаки должны получить от ученых обоснованные и конкретные рекомендации: где, что, когда и сколько ловить.

В 2009 году прежняя система финансирования научных исследований через квоты вылова, имевшая нарекания со стороны рыбацкого сообщества и не устраивающая самих ученых, была, наконец, заменена на бюджетное финансирование. Это не замедлило отразиться на результатах

научных исследований, поскольку позволило провести ряд полноценных научно-исследовательских экспедиций.

К сожалению, из запланированных науке в бюджете 2009 г. 4,5 млрд. руб. после двукратного секвестирования досталось только 3,2 млрд. А дальше – хуже. Это связано с тем, что четвертый год к фиксированному финансированию рыбохозяйственной науки не применяется дефлятор. При этом происходит неуправляемый рост цен, в первую очередь на топливо, растут и социальные обязательства. Таким образом, реальное финансирование уменьшилось за четыре года почти на 40 %.

В результате недостатка средств началось существенное сокращение морских экспедиций. Количество судосуток работы крупнейшего в отрасли научного флота ТИНРО-Центра за три последних года сократилось с 2 700 до 1 300. В целом по Дальневосточному бассейну продолжительность экспедиционных работ упала в 3,5 раза (Бочаров, 2012).

Нет особой необходимости объяснять, к чему ведет сокращение объемов научно-экспедиционных работ – в конечном итоге к снижению рекомендуемых объемов вылова, а для рыбаков – к сокращению квот.

Следует особо подчеркнуть, что снижение объемов и качества информации о состоянии биоресурсов происходит в ситуации, когда они требуют особого внимания со стороны науки. Такие важнейшие дальневосточные промысловые объекты, как минтай, лососи, сельди, в настоящее время вступают в периоды смены тенденций в динамике популяций.

Развитие животноводства и аквакультуры, о которой так много говорится, указывает на необходимость решать проблемы кормов и в первую очередь кормовой рыбной муки. Этот продукт становится все более дефицитным, и это хорошо видно на примере Китая и других стран с развитой аквакультурой. Проблема кормовой муки связана с дефицитом



НИС ТИНРО-Центра «Профессор Леванидов»

Тип судна	Имеются в наличии	Требуются дополнительно
Крупнотоннажное судно, траулер	0	2 (1)
Среднетоннажное, траулер, НИС-833	7 (4)	5 (2)
Среднетоннажное, траулер, СТР-420	3 (3)	4 (2)
Среднетоннажное, многоцелевое, СРТМ-К	1 (1)	1 (1)
Малотоннажные суда	9 (5)	14 (3)
Маломерный флот	12 (3)	10 (2)

В скобках – на Дальневосточном бассейне

Состав научно-исследовательского флота рыбной отрасли и потребность в новых судах

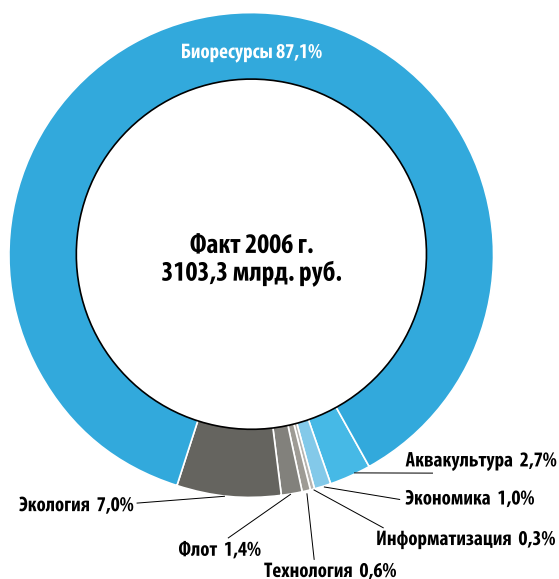
Надо, наконец, строить новый научный флот. Количество и качество используемых НИСов напрямую коррелирует с выловом той или иной страны. На существующих НИСах рыбохозяйственная наука «продержится» еще лет пять при условии серьезного увеличения финансирования на содержание и эксплуатацию флота.

сырья для ее производства, поскольку основные потоки сырья направляются на пищевые цели. Перераспределить потоки сырья не представляется возможным, поскольку востребованность пищевых рыбных продуктов постоянно растет. Нужны новые, еще не задействованные виды ВБР, и они есть на Дальнем Востоке – анчоус, сайка, мавроликус и другие мезопелагические рыбы. Вовлечение их в промысел дало бы возможность как минимум в два-три раза увеличить производ-

ство кормовой муки и внесло бы существенный вклад в решение кормовой проблемы для аквакультуры и сельского хозяйства. Для этого нужны дополнительные экспедиционные исследования, которые не могут быть проведены сегодня из-за отсутствия средств (Бочаров, 2011, 2012).

В настоящее время нужно срочно хотя бы вдвое увеличить финансирование нашей науки, в первую очередь морских исследований. Есть уверенность, что рыбохозяйственная наука, как это

Структура и объем государственного финансирования рыбохозяйственных исследований



всегда было, оработает затраты на нее и вернет их сторицей стране и рыбакам.

Останавливаясь на наиболее острых и важных для отраслевой науки проблемах, безусловно, следует выделить проблему обновления научно-исследовательского флота. Этот вопрос нашел отражение во всех государственных документах, включая отраслевую ФЦП. Однако планы все еще далеки от реализации.

Общеизвестно, каким флотом обладала отечественная рыбохозяйственная наука в прошлом. И этот флот мог ре-

Надо, наконец, строить новый научный флот. Количество и качество используемых НИСов напрямую коррелирует с выловом той или иной страны. На существующих НИСах рыбохозяйственная наука «продержится» еще лет пять при условии серьезного увеличения финансирования на содержание и эксплуатацию флота.

Рыбное хозяйство исторически является сложным комплексом, где все составные части связаны. Далее я цитирую по опубликованной в интернете стенограмме выступление Николая Васильевича ФЕДОРОВА

Сужение тематики отраслевых институтов до сырьевых научных исследований противоречит, по сути, общей государственной политике ухода экономики от сырьевой направленности. Комплексные исследования нужны, чтобы не торговать мороженой рыбой, а получать прибавочную стоимость за счет наукоемкой пищевой, технической, фармакологической и даже косметической продукции.

шать задачи любого масштаба (Бочаров, 2000). Сохранив с большим трудом минимальный объем флота в сложные времена 90-х годов, рыбохозяйственные НИИ до середины 2000-х годов даже приобретали себе суда. В последние годы ситуация полностью изменилась. ТИПРО-Центр, например, вынужден был списать без замены пять единиц флота. Но и оставшиеся суда мы не можем загрузить научной работой – нет средств. Чтобы НИСы не гнили у причала (при этом расходы на их содержание все равно идут, и немалые) два из четырех наших больших судов сдаются в аренду рыбакам для добычи рыбы. Спасибо рыбакам, сегодня они подставили плечо, спасают науку уже третий год. Но не до бесконечности же!

на Совещании 7 сентября 2012 г. у Председателя Правительства о перспективах развития рыбохозяйственного комплекса: «Позитивный тренд развития отрасли в целом обеспечен, можно сказать, одним сегментом рыбного хозяйства – рыболовством. Но рыбохозяйственный комплекс-то включает в себя и другие не менее важные составляющие... Вообще, слабое звено в целом в нашем комплексе – это отечественная рыбоперерабатывающая промышленность. Она сильно отстает по прибыльности на фоне положительной динамики отрасли в целом, и она выпала из поля зрения, можно сказать, государства и правовых регуляторов. Второй пример отсутствия должного внимания – аквакультура... Нам нужно сделать ры-

вок, прорыв в этой сфере, и законодательная база должна создать благоприятные условия для этого». Конец цитирования.

Замечательные и очень точные слова. Мы ученые их давно ждем от власти. Рыбохозяйственная наука (Бочаров, 2000, 2010) всегда была комплексной. Однако в последние годы государственное финансирование распространяется в основном на исследования биоресурсов, а финансирование технологических исследований, аквакультуры и других направлений сведено почти к нулю. Узкий функционал нашего Агентства заложен в его названии – Росрыболовство.

Как страна разовьет рыбопереработку, если исследования в этой области в нашем крупнейшем отечественном рыбохозяйственном научном центре по этой тематике за последние пять лет составляли менее 0,3% от общей стоимости госзаказа. А исследования в области аквакультуры стоили около 0,1% полученных бюджетных денег. Понимая их значение, ТИНРО-Центр вынужден вести эти разработки за счет собственных средств. А то закон об аквакультуре скоро примут и акватории под нее отведут, а где пользователям взять биотехнологии, посадочный материал, кто обеспечит фундамент этой наукоемкой области хозяйства?

Сужение тематики отраслевых институтов до сырьевых научных исследований противоречит, по сути, общей государственной политике ухода экономики от сырьевой направленности. Комплексные исследования нужны, чтобы не торговать мороженой рыбой, а получать прибавочную стоимость за счет наукоемкой пищевой, технической, фармакологической и даже косметической продукции (Бочаров, 2004, 2010, 2012).

В заключение рискну предположить, что в силу ряда обстоятельств (в значительной степени в силу нерешенных проблем науки) динамика отечественного вылова потеряет свой положительный характер уже в ближайшие один-два года. А как хотелось бы ошибиться!



Основные технологии культивирования гидробионтов, разработанные в ТИНРО-Центре

- Культивирование съедобной мидии
- Садковое и донное выращивание приморского гребешка
- Культивирование тихоокеанской устрицы
- Дополнительная товарная продукция серого морского ежа
- Способ получения и выращивания молоди дальневосточного трепанга
- Ламинария японская в одногодичном и двухгодичном циклах
- Выращивание сеголетков амурского осетра и калуги
- Товарное выращивание амурского осетра и калуги
- Формирование маточных стад амурского осетра и калуги
- Разведение приморской кеты в заводских условиях
- Разведение приморской симы в заводских условиях

И, наконец, последнее. Я здесь ссылаюсь только на свои публикации не из гордыни, а только лишь затем, чтобы полностью нести ответственность за сказанное и подчеркнуть, как часто порою приходится говорить об одном и том же...

Литература

1. Бочаров Л.Н. От ТОНС до ТИНРО-Центра//ТИНРО-75(От ТОНС до ТИНРО-Центра) – Владивосток: ТИНРО-Центр, 2000.-С. 3-23.

2. Бочаров Л.Н. Перспективный подход к обеспечению населения продуктами рыболовства//Известия ТИНРО.-2004.-Т.138-С.3-18.

3. Бочаров Л.Н. Перспективы отечественного промысла и рациональное использование водных био-

ресурсов в тихоокеанском бассейне// Материалы пленарного заседания III Международного конгресса рыбаков. - Владивосток, 2008.-С.48-53.

4. Бочаров Л.Н. Развитие рыбохозяйственной науки на Дальнем Востоке. Задачи и особенности современного этапа.// ТИНРО-85. Итоги десятилетней деятельности. 2000-2010гг. - Владивосток: ТИНРО-Центр, 2010.-С.3-24.

5. Бочаров Л.Н. Ресурсный и организационный потенциал развития рыбного хозяйства на дальневосточном бассейне//V Международный экономический форум - г. Хабаровск, 2011 г., www.dvforum.ru.

6. Бочаров Л.Н. Актуальные проблемы научного обеспечения российского рыболовства//Известия ТИНРО.-2012.-Т.168-С.3-8.

Анна ЛИМ

РЫБОПЕРЕРАБОТКЕ ПРЕДСТОИТ ПРОВЕРКА НА ПРОЧНОСТЬ



Исполнительный директор Ассоциации производственных и торговых предприятий рыбного рынка Роман КОСТАК

Последствия от вступления нашей страны в ВТО рыбная отрасль, как и экономика в целом, ощутит не сразу. И если за рыболовство эксперты в основном спокойны, то рыбопереработка, и без того пребывающая в системном кризисе, рискует оказаться в наиболее уязвимом положении. Смогут ли российские производители выдержать борьбу за внутренний рынок, с какими вызовами им придется столкнуться в новых условиях и каких шагов они ждут от государства, об этом в интервью журналу «Fishnews – Новости рыболовства» рассказал исполнительный директор Ассоциации производственных и торговых предприятий рыбного рынка Роман КОСТАК.

– Роман Михайлович, на ваш взгляд, каким образом вступление России в ВТО отразится на российской рыбопереработке?

– На сегодняшний день мы не наблюдаем каких-то глобальных негативных тенденций в отношении рыбохозяйственного комплекса. Мы предполагаем, что присоединение России к ВТО будет иметь так называемый отложенный эффект, то есть через какое-то время последствия наверняка проявятся, но предугадать, будут они негативными или позитивными и насколько, пока затруднительно. По сравнению с другими отраслями пищевой промышленности – например, в отличие от рынка мяса, особенно сектора свинины, – ситуация в рыбохозяйственной сфере в настоящее время не вызывает чрезмерных опасений. Надо понимать, что рыбная отрасль в нашей стране развита неравномерно, запас прочности у отдельных предприятий или направлений разный, поэтому какие-то из них почувствуют перемены в большей степени, а какие-то – в меньшей.

– Обладают ли российские предприятия конкурентными преимуществами, которые помогут справиться с новыми вызовами?

– 21 ноября Президент России Владимир Путин провел заседание Совбеза, на котором как раз обсуждалась выработка мер по защите национальных экономических интересов на начальном этапе функционирования экономики России в рамках Всемирной торговой организации. Его участники констатировали, что без ущерба никто в ВТО не вступал, а торговые споры – это нормальная практика, в которой Россия также будет принимать активное участие.

На самом деле никаких препятствий для протекционизма и защиты отечественных сегментов рынка нет. Президент, в частности, предложил подготовить план мероприятий по отстаиванию интересов российских переработчиков, и рыбная отрасль не является исключением. Любое государство не дает в обиду своих производителей – открытыми или скрытыми методами, в рамках ВТО, за рамками или на грани, но все страны занимают лоббированием национальных интересов во всех отраслях. Чрезмерная толерантность здесь неуместна,

нужно жестко отстаивать нашу позицию, особенно в вопросах качества и безопасности.

– Что можно сказать о готовности Ассоциации производственных и торговых предприятий рыбного рынка к работе в условиях ВТО?

– В новых условиях активную роль должны играть именно некоммерческие организации, отраслевые союзы и объединения, которые представляют интересы своих членов. Как я уже сказал, возможность спорить и доказывать свою позицию остается и в рамках ВТО, если возникнет необходимость, мы будем этим заниматься и в сфере рыбопереработки.

Методам работы можно поучиться у наших соседей, например у норвежских производителей семги и форели, финансирующих дея-

соотношение импортной и отечественной рыбопродукции на прилавках?

– В моем понимании, рынок по большей части уже устоялся. В любом случае поставщики реагируют на запросы и требования потребителей, которые достаточно консервативны в своих предпочтениях. На данный момент ощущается потребность в готовой к употреблению продукции, порционной – филе, медальоны, морепродукты (в упаковке). Из года в год прогрессирует рынок охлажденной рыбы.

Радикальных изменений спроса и потребления не прогнозируется. Возможны ценовые колебания, но это опять-таки зависит от мировой конъюнктуры цен, объемов добычи, курсовой разницы валют и прочих факторов. Что касается доли импорта, думаю, что баланс

Среди первоочередных задач нашей Ассоциации – защита рынка от низкокачественной и небезопасной импортной рыбной продукции. Мы стремимся к тому, чтобы в свободном доступе была рыба по адекватной цене и достойного качества, без риска для здоровья покупателя.

тельность Норвежского комитета по рыбе. Эта организация занимается всем маркетингом, отбирает предприятия для экспортных поставок, осуществляет анализ рынка, координирует ценовую политику предприятий и любые другие действия, направленные на продвижение норвежской рыбы и морепродуктов на зарубежные рынки. И на примере российского рынка можно видеть, что у них это получается весьма эффективно.

Среди первоочередных задач нашей Ассоциации – защита рынка от низкокачественной и небезопасной импортной рыбной продукции. Мы стремимся к тому, чтобы в свободном доступе была рыба по адекватной цене и достойного качества, без риска для здоровья покупателя.

– Российский рыбный рынок последние годы развивался быстрыми темпами. Может ли присоединение России к ВТО как-то повлиять на его структуру, а также изменить

сохранится на нынешнем уровне, ввозить и вывозить мы будем примерно столько же, сколько сейчас. Хочется надеяться, что определенный вклад в общее дело внесет отечественная аквакультура и через несколько лет она будет представлена в большей пропорции на рынке.

– Придется ли под влиянием правил Всемирной торговой организации корректировать систему налогового регулирования рыбохозяйственного комплекса?

– На время переходного периода предусмотрено поэтапное снижение таможенных пошлин – и экспортных, и импортных – в течение трех-пяти лет. Понятно, что для импортеров, экспортеров, потребителей, участников и операторов рынка это должно быть положительным фактором, поскольку уменьшается фискальная нагрузка, но с точки зрения бюджета здесь есть определенные опасения. Доходная часть госбюджета сильно зависит



Добросовестные компании понимают степень ответственности за работу в условиях «зеленого коридора»: ты подписываешь обязательство придерживаться определенных норм, этики ведения бизнеса, а в ответ государство идет на облегчение таможенных формальностей.

от таможенных пошлин и налогов, поэтому если сборы падают, сокращаются и поступления в казну. В будущем это может стать проблемой и потребует государственного регулирования.

– Основополагающим документом для деятельности перерабатывающих производств должен стать Технический регламент Таможенного союза. Вы следите за процессом разработки и согласования техрегламента и имеете возможность влиять на процесс?

– Мы, конечно, отслеживаем подготовку техрегламента и по возможности участвуем в этой работе. Ассоциация регулярно направляет свои предложения, аргументы и возражения для учета в последней версии технического

регламента. Но, к сожалению, этот процесс чересчур затянулся. Разработка такого важного для рыбной отрасли документа в рамках Таможенного союза была поручена Республике Казахстан. Мне кажется, в силу географических, исторических и экономических особенностей этим должна была заниматься Российская Федерация, поскольку именно здесь все сконцентрировано в большем объеме: импорт, транзит, экспорт, переработка, добыча, аквакультура и логистика. Имеется достаточное количество отраслевых институтов и экспертов, которые обладают необходимой компетенцией для работы с этой группой товаров. В российских условиях техрегламент более востребован и его нехватка ощущается сильнее.

– У бизнес-сообщества по-прежнему нет единого мнения по нормативам глазури. Какой позиции придерживается Ассоциация производителей и торговых предприятий рыбного рынка?

– Как ни печально, проблема с глазурью остается актуальной. Последние нормативные решения внесли сумятицу в этот вопрос, и этим пользуются недобросовестные производители. Они, как правило, действуют по очень простой схеме: импортируют товар с содержанием 2%-4% глазури, а затем уже на российской территории его «разбавляют» водой, доглазируя до требуемой кондиции. «Ледяное» лобби, отстаивая свою позицию, заявляет о том, что установленные Роспотребнадзором нормы содержания глазури являются недостаточными и якобы приводят к порче товара в процессе его транспортировки, переупаковки, хранения и т.д.

Мы хотели бы, чтобы четкие нормы по содержанию глазури вошли в технический регламент, и поэтому направили соответствующие предложения в комиссию Таможенного союза.

Нельзя также забывать и о проблеме достоверного информирования потребителей о реальном содержании льда в покупаемой продукции.

– Как, на ваш взгляд, зарекомендовал себя «временный порядок» таможенного оформления продукции, предоставляющий «зеленый коридор» для участников ВЭД?

– В июле текущего года первое решение о выборочном контроле было принято Федеральной таможенной службой в отношении трех компаний-импортеров рыбной продукции. К осени их стало уже четыре – ООО «Ультра Фиш», ООО «ПрофиБизнес», ООО «ФлайФиш» и ЗАО «Русская рыбная компания». В настоящее время, по нашей информации, к этой группе присоединились «Балтийский берег», «Людмила» и «Агама». Как видите, процесс постепенно набирает обороты.

В чем заключается суть «зеленого коридора»? В отношении импортеров рыбной продукции применяется упрощенный порядок проведения таможенного контроля, который заключается в непримене-

нии отдельных мер по минимизации рисков (таможенный досмотр товаров, принятие структурными подразделениями таможни решения при проверке таможенной декларации). В результате экономится время и ускоряется товарооборот, что особенно важно, если речь идет, как в нашем случае, об охлажденной рыбе и морепродуктах.

С момента выхода приказа ФТС до начала работы «зеленого коридора» прошло девять месяцев. Столько времени потребовалось на отработку требований к участникам ВЭД, внесение изменений в инструкции и, самое главное, адаптацию программных средств, которые используются при таможенном контроле и оформлении. Не будем забывать, что упрощенный порядок в отношении рыбы и морепродуктов вводился в качестве эксперимента, система отрабатывалась и шлифовалась буквально на ходу, на этапе внедрения не обошлось без трудностей, которые, впрочем, были успешно преодолены.

Да, первое время мы порой слышали критику, в том числе об ангажированности этого проекта, об очередной попытке монополизации рынка, о чрезмерно жестких требованиях к импортерам. Но практика доказала несостоятельность этих обвинений. На данный момент в «белом списке» присутствуют как компании, входящие в Ассоциацию производителей и торговых предприятий рыбного рынка, так и члены «Рыбного союза», а также предприятия, которые не примкнули ни к одному из отраслевых объединений.

Импортеры, которым ФТС доверила принять участие в этом проекте, должны пройти серьезную проверку и представить внушительный пакет документов. Критерии действительно строгие, и соответствовать им могут далеко не все участники ВЭД. При проверке учитываются и финансовое обеспечение заявителя – чем он гарантирует свою ответственность перед государством, и оборот компании, специализация, отсутствие задолженностей перед бюджетом, положительная история внешнеторговой деятельности, прозрачность бухгалтерской отчетности и т.д.

Дело в том, что на рынке есть компании, которые имеют непря-



четы через оффшоры, занижают таможенную стоимость. В результате, они попадают под жесткий контроль таможенных органов, подвергаются таможенному досмотру, корректировке таможенной стоимости и т.д. Разумеется, они недовольны, но винить в этом им следует не действия государственных органов, а в первую очередь собственную организацию бизнеса. Если они не хотят платить налоги, экономят на таможенной стоимости, снижают издержки в ущерб качеству и безопасности товаров, то им не место в «зеленом коридоре».

– **Может ли «временный порядок» стать постоянным и насколько он будет содействовать развитию цивилизованного рынка рыбопродукции и повышению ее качества?**

– Мы уверены, что в интересах отрасли он должен стать постоянным, потому что селекция импортеров по признаку добросовестности – это большой шаг вперед. Такое решение позволит Федеральной таможенной службе сфокусиро-

вать все внимание и контроль на участниках рынка и группах товаров, входящих в зону риска.

Поэтому мы выступаем за его дальнейшее внедрение, распространение эксперимента на другие регионы, за присоединение к нему новых участников, которые готовы работать в соответствии с установленными требованиями. Добросовестные компании понимают и степень ответственности за работу в условиях «зеленого коридора»: ты подписываешь обязательство придерживаться определенных норм, этики ведения бизнеса, а в ответ государство идет на облегчение таможенных формальностей.

В случае нарушения требований временного порядка, к компании незамедлительно будут применены жесткие санкции в виде исключения из эксперимента и проведения административных разбирательств. Так что участникам ВЭД есть что терять. Временный порядок, безусловно, способствует наведению порядка на рынке, и мы выступаем за его действие на постоянной основе. **FN**

ХОЛОДИЛЬНОЕ И РЫБОПЕРЕРАБАТЫВАЮЩЕЕ ОБОРУДОВАНИЕ

ЦЕНТРАЛЬНЫЕ СИСТЕМЫ ХОЛОДОСНАБЖЕНИЯ



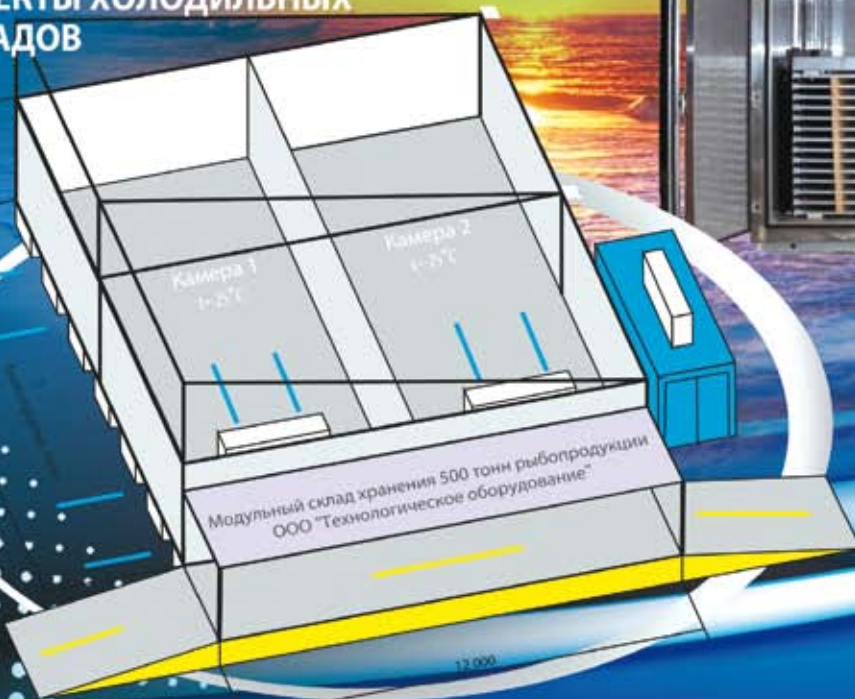
Судовые

КОМПЛЕКСНОЕ
ЭНЕРГООБЕСПЕЧЕНИЕ



СКОРОМОРОЗИЛЬНЫЕ
ПЛИТОЧНЫЕ АППАРАТЫ
КАМЕРЫ ШОКОВОЙ ЗАМОРОЗКИ

ПРОЕКТЫ ХОЛОДИЛЬНЫХ
СКЛАДОВ



ЛЕДОГЕНЕРАТОРЫ

**КОМПЛЕКСНАЯ ПЕРЕРАБОТКА
РЫБНЫХ ОТХОДОВ**

**www.dvtexno.ru
www.dvtexnotrade.ru**



**АВТОМАТИЗИРОВАННЫЕ
ЛИНИИ
РЫБОРАЗДЕЛКИ**



**УСТАНОВКИ
ХОЛОДНОГО
ПРИГОТОВЛЕНИЯ
СТЕРИЛЬНОГО
ТУЗЛУКА**



**ООО "ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ
ОБОРУДОВАНИЕ"**

**ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ГЛУБОКОЙ
РЫБОПЕРЕРАБОТКИ**

тел.: (423) 231-92-67, (423) 260-42-95,
(423) 260-42-98, (423) 234-01-43
e-mail: office@dvtexno.ru



*Председатель правления ассоциации «Государственно-кооперативное объединение
рыбного хозяйства (Росрыбхоз)» Василий ГЛУЗЧЕНКО*

Анна ЛИМ

СУЕТА И КАЧЕСТВО – ВЕЩИ НЕСОВМЕСТИМЫЕ

Терпеливое ожидание закона об аквакультуре давно стало привычным для российских предприятий, на свой страх и риск осваивающих эту отрасль. Растянувшийся сверх всех разумных сроков процесс принятия ключевого для отрасли документа вызвал недоумение даже у первых лиц страны. Однако призывы любой ценой принять закон до конца текущего года не слишком радуют бизнес-сообщество. Не секрет, что подобные высказывания нередко воспринимаются чиновниками и депутатами как прямое руководство к действию, когда можно закрыть глаза и на содержание закона, и на требования регламента, лишь бы успеть отрапортовать о выполнении задачи к указанной дате.

Спешка «ради галочки» ни к чему хорошему не приведет, уверен председатель правления ассоциации «Государственно-кооперативное объединение рыбного хозяйства (Росрыбхоз)» Василий ГЛУЩЕНКО. В интервью журналу «Fishnews – Новости рыболовства» он рассказал о межведомственных разногласиях, тормозящих подготовку законопроекта ко второму чтению, и «подводных камнях», с которыми столкнутся рыбоводы, если не хватит времени на его доработку.

– Василий Дмитриевич, в какой стадии находится подготовка ко второму чтению проекта Федерального закона «Об аквакультуре»? Как вы считаете, документ уже можно вынести на рассмотрение депутатов или он нуждается в дальнейшей доработке?

– В целесообразности и необходимости принятия закона об аквакультуре ни у кого не возникает сомнений. Понятно, что закон нужен, но он должен быть полезным для рыбоводной отрасли. Если он не сможет устранить проблемы, сдерживающие развитие аквакультуры в России, то такой закон бизнесу не нужен. Скорость его принятия и

соответствие ожиданиям напрямую зависят от заинтересованности властей, но в связи с тем, что у людей, которые принимают решения и готовят пункты этого закона, разные

Василий ГЛУЩЕНКО: Я глубоко убежден, что, если мы примем закон об аквакультуре в декабре, в январе или даже в феврале, на бизнесе эта задержка никак не скажется, тогда как от качества этого документа зависит очень многое.

подходы, разная степень подготовки и вовлеченности в тему, разный уровень компетентности, эта работа продвигается со скрипом.

Сейчас сложилась неоднозначная ситуация. С одной стороны, Председатель Правительства Дмитрий Медведев уже несколько раз говорил о том, что закон надо принимать как можно скорее и, желательно, в этом году. Это стремление разделяют и другие официальные лица, в том числе депутаты Государственной Думы. С другой стороны, вариант текста, который сейчас

рассматривается в Правительстве, еще очень сырой и не решает тех вопросов, которые ставят перед ним бизнес-сообщество и регионы. И хотя желание закончить эту работу в кратчайшие сроки вполне понятно, я глубоко убежден, что, если мы примем закон об аквакультуре в декабре, в январе или даже в феврале, на бизнесе эта задержка никак не скажется, тогда как от качества этого документа зависит очень многое.

– Какие конкретно положения будущего закона не устраивают рыбоводов?

– В настоящее время законопроект задерживается в аппарате Правительства. Курирующий отрасль вице-премьер Аркадий ДВОРКОВИЧ дал поручение подготовить и согласовать ряд предложений, в том числе по такому важному

моменту, как вид деятельности, к которому относится аквакультура. Если к сельскому хозяйству – это одно дело, если к природопользованию – то совсем другое. Без преувеличения, от этого определения зависит дальнейшая судьба отрасли.

Дело в том, что товарное рыбоводство по всем параметрам и нормативным документам Российской Федерации относится к сельскохозяйственной деятельности. Но частью аквакультуры является и воспроизводство водных биоресурсов, например, разведение мальков от диких рыб и их



Понтонные садковые линии для выращивания форели Бисеровского рыбокомбината (Подмосковье)

В Минфине полагают, что к сельскохозяйственной деятельности должно относиться только прудовое рыбоводство, а индустриальная и пастбищная аквакультура – это что-то другое. При этом в аппарате Минфина нет ни одного человека, который был бы специалистом-рыбоводом, ихтиологом или имел бы хоть какое-то отношение к аквакультуре.

выпуск в водные объекты рыбохозяйственного значения для пополнения рыбных запасов, а это уже природоохранная деятельность. Здесь нужно четкое разграничение.

Как положено по регламенту, после выхода протокола совещания Минсельхоз представил всем заинтересованным ведомствам проект соответствующих поправок. И тут выяснилось, что в Минфине полагают, что к сельскохозяйственной деятельности должно относиться только прудовое рыбоводство, а индустриальная и

пастбищная аквакультура – это что-то другое. При этом в аппарате Минфина нет ни одного человека, который был бы специалистом-рыбоводом, ихтиологом или имел бы хоть какое-то отношение к аквакультуре. Вообще-то обязанность министерства финансов – дать заключение, потребуются ли дополнительные расходы и будет ли выбытие в доходной части бюджета после принятия этого закона. Понятийного аппарата заключение Минфина вообще не должно касаться! А поскольку нет согласования по

этому пункту, опять идет задержка. Возражения есть и у Минэкономразвития, хотя оно пошло на определенные уступки. Теперь министерство признает сельскохозяйственной деятельностью индустриальное и прудовое рыбоводство, но не пастбищное. Однако пастбищное рыбоводство нельзя отнести и к воспроизводству водных биоресурсов. Выходит, по мнению Минэкономразвития, этот вид аквакультуры – и не сельскохозяйственная деятельность, и не природоохранная. Тогда что же это? А между тем в настоящее время все эти предприятия являются сельхозтоваропроизводителями. Получается, что, когда закон будет принят, часть из них потеряет этот статус! Этот момент тоже придется согласовывать.

– Помимо понятийных разногласий вопросы вызывает и прописанная в законопроекте процедура доступа к воде?

– Да, на наш взгляд, в представленном и рассматриваемом

сейчас в Правительстве варианте поправок к законопроекту кроется большая ошибка, которая сильно затруднит развитие пастбищного рыбоводства, части индустриального рыбоводства – разведения рыб в садках, всей марикультуры и воспроизводства водных биоресурсов. Заключается она в том, что в проекте закона прописано, что для занятия аквакультурой (рыбоводством) в водных объектах рыбохозяйственного значения необходим рыбоводный участок – целый водный объект или его часть, – выделенные товаропроизводителю под эти цели.

Далее указано, что границы рыбоводного участка определяются и утверждаются федеральным ведомством, уполномоченным правительством. В нашем случае

Сомнительной выглядит и необходимость заключения договора, причем на основе торгов. Почему физическое или юридическое лицо, желающее заниматься рыбоводством, должно платить, а главное – за что? Если бы это был рыбопромысловый участок, тогда понятно, там пользователь вылавливает государственную собственность – водные биоресурсы. Но в случае с рыбоводным участком в пользование предоставляется только пространство и водная среда, которую никто не изымает. Все, что разводит предприниматель на этом участке – рыбу, моллюсков, водоросли, – это его собственность. Он должен ее сначала вырастить, понеся определенные затраты, а потом иметь право распоряжаться ею по своему усмотрению. Ничего тут федераль-

– Мы предлагаем: пусть субъект федерации составляет перечень рыбоводных участков, объявляет, если это так необходимо, не торги, а конкурс. Но условия этого конкурса каждый регион должен определять сам, в зависимости от местной специфики. Среди этих условий, разумеется, должны присутствовать рыбоводно-биологическое обоснование и бизнес-план, в котором указано, какое количество продукции заявитель собирается производить, сколько рабочих мест он создаст и т.д.

Если же оставить эту норму, как она прописана в законопроекте, это приведет к дополнительной нагрузке на бизнес. Между прочим, сейчас ситуация как раз обратная: пока нет закона, рыбоводные участки выделяются бесплатно. Но даже в этом случае, как правило, о конкуренции речь не идет. Не так уж много желающих поднимать аквакультуру, а уж если за это придется платить...

– Выходит, рыбоводам нужно готовиться к очередной отсрочке? Что она даст бизнесу?

– Сейчас процесс подготовки законопроекта ко второму чтению уже входит в завершающую стадию. Как только будут согласованы и внесены поправки Правительства, профильный комитет Государственной Думы должен будет рассмотреть их с другими поправками – их поступило более двухсот, в том числе те, которые внесены субъектами Федерации. Раздел, касающийся рыбоводных участков, безусловно, требует доработки, а для этого нужно время. Повторяю, закон нужен, но его надо выносить и рассматривать, только урегулировав ключевые вопросы – это вид деятельности и доступ к водоему.

Поэтому мне кажется, что лучше продлить срок рассмотрения законопроекта еще на месяц, но сделать все как следует. А так и получится, если депутатов не будут торопить сверху. В противном случае мы получим закон, который вместо развития отрасли станет ее тормозом. Успеет ли все процедуры до конца года – прекрасно, но если принятие закона придется отложить до января или февраля – тоже ничего страшного. FN

Сомнительной выглядит и необходимость заключения договора, причем на основе торгов. Почему физическое или юридическое лицо, желающее заниматься рыбоводством, должно платить, а главное – за что?

это или агентство, или министерство. С этим еще можно согласиться, поскольку водные ресурсы – это федеральная собственность, к тому же нередко рыбохозяйственные водоемы – крупные водохранилища или озера, как Байкал, – расположены на территории сразу нескольких субъектов федерации.

Но утверждением перечня рыбоводных участков, заключением договоров на их использование, проведением торгов также занимается федеральное ведомство. Спрашивается, почему? А это отголосок недавнего прошлого, когда разработкой законопроекта занималось Федеральное агентство по рыболовству, которое старалось по максимуму замкнуть на себя все функции управления отраслью. Поэтому и процедура выделения и закрепления за пользователями рыбоводных участков прописана по аналогии с рыбопромысловыми участками. Но подходы, которые работают в рыболовстве, нельзя слепо переносить на аквакультуру. Разве перечнем участков и конкурсами не могут заниматься региональные власти?

ного или регионального нет. Спрашивается, за что тогда требовать деньги?

Можно рассмотреть и вариант с заключением договора, но только на безвозмездной основе. Нынешняя формулировка, помимо всего прочего, является грубейшим нарушением Водного кодекса. Согласно ст. 11 ч. 3 п. 10 Водного кодекса не требуется заключения договора водопользования или принятия решения о предоставлении водного объекта в пользование (то есть бесплатно) в случае, если водный объект используется для рыболовства, товарного рыбоводства и охоты. Не требуется даже договора, то есть в принципе достаточно простого разрешения, а нам навязывают еще и торги. Если принять закон в текущей редакции, тогда нужно будет менять и Водный кодекс. Самое странное, что этот раздел согласовали все ведомства, никто не усомнился!

– Тогда каким образом, на ваш взгляд, должно осуществляться закрепление рыбоводных участков за пользователями?

ГЛАВНОЕ – УРЕГУЛИРОВАТЬ КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ



Андрей КОВАЛЕНКО

Повышенное внимание к проекту закона «Об аквакультуре» и необходимость его принятия в кратчайшие сроки заставляют государственные органы, занятые в процессе подготовки данного федерального закона, торопиться.

В погоне за сроками зачастую теряется качество. «Брак» проекта закона «Об аквакультуре» виден уже сейчас как на общероссийском уровне (отсутствие признания аквакультуры сельскохозяйственной деятельностью), так и на уровне различных видов аквакультуры. Для частных лососевых рыбо-

водных заводов в проекте закона «Об аквакультуре» «заложен» ряд проблем, которые послужат причиной прекращения деятельности большинства рыбководных предприятий, а именно:

- не урегулирован в полной мере вопрос права собственности на выпускаемую продукцию;
- не определены четкие критерии, на основании которых формируются рыбководные участки для ведения пастбищной аквакультуры;
- не прописан механизм перехода лососевых рыбководных заводов с режима «Искусствен-

Андрей КОВАЛЕНКО

председатель Ассоциации лососевых рыбководных заводов Сахалинской области

Сегодня много говорится о необходимости скорейшего принятия закона «Об аквакультуре». Степень важности решения данного вопроса дошла до точки, после которой он был взят на контроль руководством страны.

ное воспроизводство» в режим «Пастбищной аквакультуры».

На сегодня проект закона «Об аквакультуре» готовится ко второму чтению в Государственной Думе Федерального Собрания РФ и избежать ненужных проблем с минимальными затратами сил и времени возможно путем внесения соответствующих корректировок.

Возникает вопрос: если известны все проблемы и понятны пути их решения, зачем торопиться? Рыбоводные предприятия ждут уже семь лет, поэтому лишние два месяца не станут смертельными.

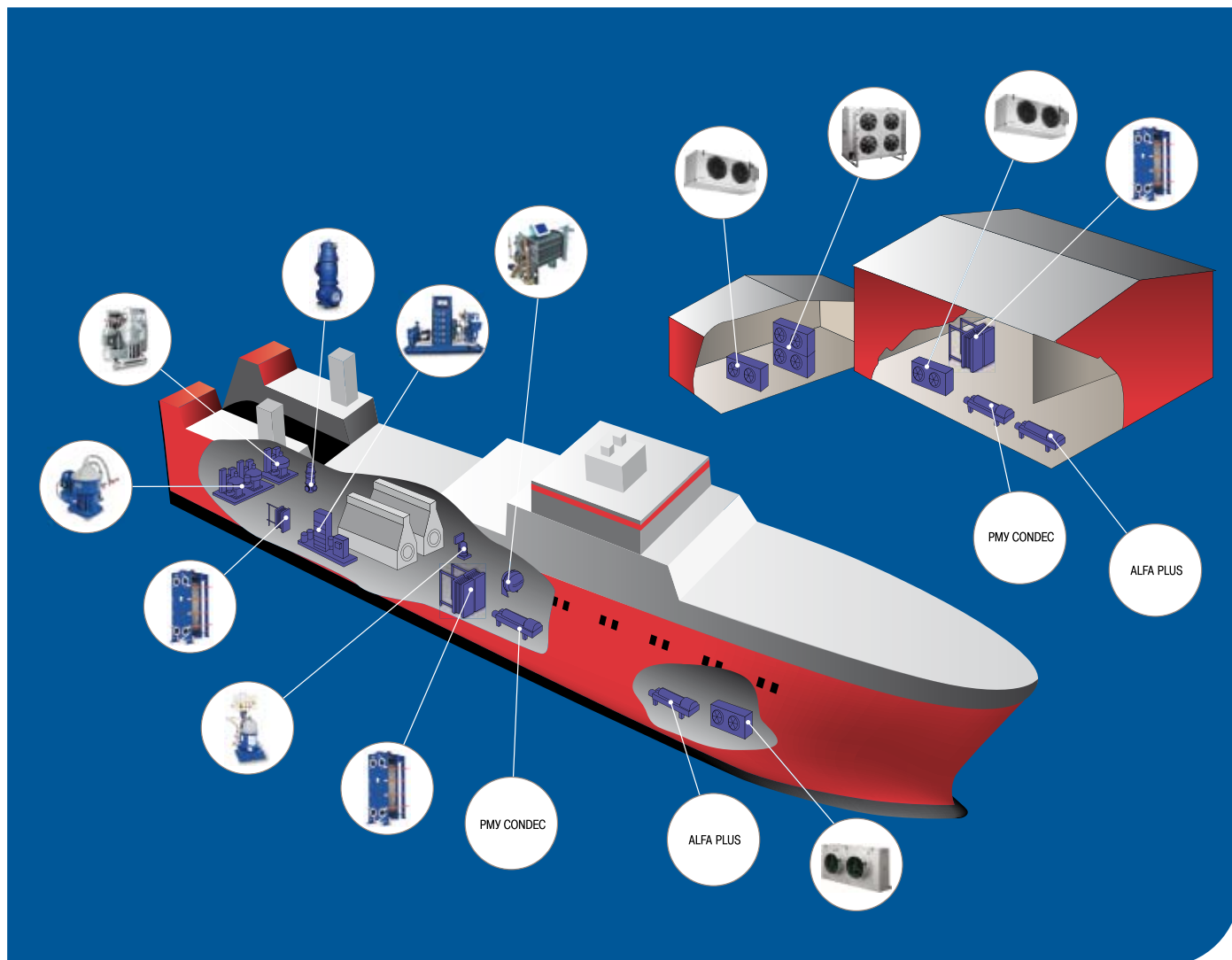


Лососевый рыбководный завод «Лесной» (Сахалинская область)



Осеменение икры на заводе

Надежность на море и на суше



Альфа Лаваль – ведущий поставщик морского и перерабатывающего оборудования для компаний рыбной отрасли. Неизменная цель нашей компании состоит в повышении эффективности и надежности разрабатываемых технологий.

Наша работа начинается с этапа проектирования и продолжается на протяжении всего срока эксплуатации оборудования.

Предлагаемые Альфа Лаваль технологии производства рыбной муки, фарша и жира, гарантируют Вам новые возможности получения прибыли и быстрой окупаемости капиталовложений, наряду с минимальным уровнем производственных расходов и затрат на техническое обслуживание.

Безупречное качество, обеспечивающее соответствие самым высоким стандартам надежности и долговечности, напрямую способствует получению заказчиками дополнительной прибыли.

ОАО «Альфа Лаваль Поток»

Россия, Московская обл., 141070, г. Королев, ул. Советская, 73
тел.: (495) 232 1250; факс: (495) 232 2573

Представительство ОАО «Альфа Лаваль Поток» в Санкт-Петербурге:

Россия, 199178, г. Санкт-Петербург, 18-я линия В.О., д. 31 литер 3, БЦ «Сенатор», оф. 209
тел.: (812) 324 7272; факс: (812) 324 7284

Представительство ОАО «Альфа Лаваль Поток» во Владивостоке:

Россия, 690091, г. Владивосток, ул. Суханова, 3а, ком. 308
тел. / факс: (423) 243 3717



www.alfalaval.com

Маргарита КРЮЧКОВА

ЧТО ЗАЩИТИТ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО КРАБА?



Ситуации с незаконными поставками российских крабов в страны Азиатско-Тихоокеанского региона уделяется все большее внимание в СМИ. Существенный резонанс вызвало заявление, которое руководитель Росрыболовства Андрей КРАЙНИЙ сделал на пресс-конференции в октябре 2012 года. Глава ведомства обратил внимание на то, что сейчас браконьерский российский краб сначала отправляется в Японию, а затем – с японскими документами – в Южную Корею. Федеральное агентство по рыболовству потребовало от властей Японии и Республики Корея принять жесткие меры по пресечению поставок незаконно добытого краба, пригрозив лишением квот на промысел в российской экономзоне на 2013 год. Тема получила продолжение на российско-корейских переговорах в Москве.

Президент Ассоциации добытчиков краба Дальнего Востока Александр ДУПЛЯКОВ

Удастся ли достигнуть положительного эффекта от реализации двусторонних соглашений в области противодействия нелегальному промыслу? Какие меры для защиты водных биоресурсов можно принять на внутригосударственном уровне? На эти и другие актуальные вопросы в интервью журналу «Fishnews – Новости рыболовства» отвечает президент Ассоциации добытчиков краба Дальнего Востока Александр ДУПЛЯКОВ.

– Александр Павлович, прежде всего хотелось бы прояснить для себя такой момент: соглашения по борьбе с ННН-промыслом, заключенные с азиатскими странами, подразумевают, что сертификатом должна сопровождаться только та рыбопродукция, которая официально идет из России, или вообще любой товар этой категории, который поступает в порт?

– Формально – только продукция российского происхождения. Так как соглашение двухстороннее, оно налагает определенные обязательства на тех, кто его подписал, но не предусматривает каких-либо действий в отношении третьих лиц.

– Но что тогда мешает заявлять, что водные биоресурсы были добыты в какой-то другой стране? И тогда никто не потребует у тебя сертификата.

– Именно такая схема и применяется при поставках продукции в Республику Корея после того, как вступило в силу ее соглашение с Россией в области предупреждения ННН-промысла живых морских ресурсов. До недавнего времени нелегальный российский краб шел в Южную Корею под видом продукции, произведенной в Японии. В 2012 году от такой практики несколько отошли, зато в корейские порты стала поступать крабовая продукция из Гондураса, Камбоджи и из других стран с «удобными» флагами.

Правда, в середине ноября этого года корейская сторона сообщила, что будет требовать сертификат происхождения на крабовую продукцию, поставляемую из третьих стран. Сделано это было после довольно жестких заявлений Андрея Крайнего относительно квот, выделяемых Республике Корея по межправительственному соглашению. Эффективность такой меры

можно будет оценить в ближайшее время. В целом считаю, что добиться ситуации, когда наши партнеры будут проверять легальность происхождения всего импортируемого краба, будет достаточно сложно, хотя подвижки в этом плане есть.

– Какие именно?

– В 2010 году Россия присоединилась к Соглашению о мерах государства порта по предупреждению, сдерживанию и ликвидации незаконного, несообщаемого и нерегулируемого промысла – международному документу ФАО ООН. Это соглашение обязывает портовые власти стран-участниц запрашивать государства, под чьими флагами приходят суда с уловами, подтверждение легальности товара – только после этого можно получить разрешение на разгрузку. Однако документ еще не вступил в силу. К сожалению, среди наших

бытый краб идет в Китай, США и Канаду, с ними соглашения по борьбе с браконьерством только планируется подписать. Но стоит отметить, что ввезти нелегально выловленного краба в Соединенные Штаты уже сейчас достаточно проблематично (хотя часть такой продукции все равно проникает в страну). Американские контролирующие органы, а также покупатели очень щепетильно относятся к происхождению продукции, поэтому краба без документов в США продать если и можно, то лишь по значительно меньшей цене.

Если, кстати, говорить о защите интересов российских компаний, занимающихся легальной добычей крабов, на рынках, где все большее предпочтение отдают морепродуктам, добытым при устойчивых и экологически сертифицированных промыслах, то наша ассоциация ведет в этом плане определенную

Ранее нелегальный российский краб шел в Южную Корею под видом продукции, произведенной в Японии. В 2012 году от такой практики несколько отошли, зато в корейские порты стала поступать крабовая продукция из Гондураса, Камбоджи и других стран с «удобными» флагами.

соседей, подписавших это соглашение, пока только США и Канада. Когда документ ФАО заработает, ситуация изменится в лучшую сторону, хотя, предполагаю, произойдет это нескоро.

Также в начале сентября 2012 года во Владивостоке во время саммита АТЭС было подписано соглашение по борьбе с ННН-промыслом между Россией и Японией. После прохождения всех необходимых процедур в 2013 году оно должно начать действовать. Скорее всего, без проблем с реализацией соглашения не обойдется, но сам факт подписания такого документа с Японией – это большой прорыв в сфере борьбы с незаконной добычей крабов на Дальнем Востоке.

Сейчас основные потоки нелегальной крабовой продукции идут в Японию и Южную Корею, с этими странами соглашения по противодействию ННН-промыслу уже есть. В меньшей степени незаконно до-

работу. Сейчас это очень важно. Например, такая известная розничная сеть, как «Walmart», объявила о своей программе по закупке после 2017 года только тех водных биоресурсов, которые добыты при сертифицированных промыслах. Нам сообщили, что в переходный период с июля 2012 года закупки российского краба будут продолжаться только в том случае, если будут приниматься активные меры по совершенствованию промысла крабов, включая меры противодействия браконьерству и торговле нелегальной российской крабовой продукцией. Для того чтобы вести планомерную работу в этом направлении совместно с добытчиками крабов и государственными управленческими структурами, в марте этого года Ассоциация заключила меморандум о взаимопонимании с Партнерством по устойчивому рыболовству (Sustainable Fisheries Partnership) – некоммерческой организацией,



Всегда востребованные на рынке виды крабов – опилио и камчатский

Существует теневой рынок, по масштабам сопоставимый с легальным. Это трудно себе представить, но фактически мы не охраняем свои водные биоресурсы. При должном контроле промысла таких потоков браконьерской продукции просто не может быть.

являющейся советником торговых сетей, в том числе «Walmart», по вопросам устойчивости промыслов водных биоресурсов. Взаимодействие с SFP должно способствовать укреплению позиции ассоциации и ее продуктивной работе по совершенствованию промысла крабов и продвижению легальной российской крабовой продукции на внешнем рынке.

– Засилье в азиатских странах браконьерски выловленного краба наносит серьезный удар по репутации и интересам тех предприятий – добытчиков краба, которые работают по закону. Получится ли выбить из-под браконьеров прилавки с помощью соглашений.

– Несмотря на все трудности, заключение и реализация межправительственных соглашений в сфере противодействия ННН-промыслу – это важная и нужная работа. Но проблему необходимо решать комплексно. Сейчас браконьерский вы-

лов превышает легальный, а ведь в прошлом году на Дальнем Востоке официально добыто 37 тыс. тонн крабов. Существует теневой рынок, по масштабам сопоставимый с легальным. Это трудно себе представить, но фактически мы не охраняем свои водные биоресурсы. При должном контроле промысла таких потоков браконьерской продукции просто не может быть. И наши соседи прекрасно это видят, в том числе и на своих прилавках, что также отражается на реализации подписанных соглашений. Прежде всего, требуется тщательно охранять биоресурсы в отечественных водах – без этого браконьерские потоки не остановить.

– Если говорить о внутригосударственных мерах, которые можно принять для борьбы с браконьерством, то сразу вспоминается приказ Росрыболовства об установлении минимальных суточных объемов вылова крабов на судно. Ранее рыбаки неоднократно обращали внимание Фе-

дерального агентства на то, что приказ не всеми одинаково трактуется. Удалось ли улучшить ситуацию?

– Насколько мне известно, Росрыболовство направило пограничным органам официальное письмо с разъяснениями, для чего был принят приказ о минимальных суточных объемах вылова крабов на судно. Есть судебные решения в пользу рыбаков по этому вопросу. Думаю, в следующем году сложностей с контролирующими органами, связанных с толкованием приказа, возникать не будет.

– Но, в принципе, можно предположить, что мера сама по себе неплохая. Ведь проблема, когда суда показывают вылов, который не обеспечивает рентабельности работы, но продолжают находиться в районе лова, скрывая реальные объемы добычи, осуществляя подмену объектов промысла, существует.

– Конечно, приказ о минимальных суточных объемах и принимался для того, чтобы противодействовать злоупотреблениям на промысле. Наша Ассоциация в свое время как раз и выступила инициатором введения таких мер (правда, мы предлагали устанавливать не суточные, а годовые минимальные объемы). Отмечу, что на Северном рыбохозяйственном бассейне по камчатскому крабу, треске и пикше минимальные годовые объемы

на судно установлены уже давно, и поэтому рыбаки привыкли к таким требованиям и воспринимают их как должное.

Выводы о том, каков эффект от приказа, можно будет сделать в ближайшее время. По окончании года Ассоциация обязательно проанализирует статистическую информацию о количестве судов, судосудок и вылове за несколько лет и обнародует эту информацию.

Кстати, сейчас мы готовим обращение в Росрыболовство с предложением дополнить список видов краба и районов, для которых устанавливаются минимальные объемы, а также пересмотреть некоторые минимальные объемы в сторону их увеличения.

В этом году Ассоциация выступила с еще одной инициативой для противодействия незаконной добыче крабов – включить в новые Правила рыболовства для Дальневосточного рыбохозяйственного бассейна пункт, предусматривающий запрет на использование донных ловушек при специализированном промысле рыб. Дело в том, что суда подчас заявляются на добычу рыбы, но выходят на промысел с донными ловушками и осваивают краба. И отказать в выдаче разрешительных билетов компетентные органы не могут – нет оснований. В настоящее время спецпромысел рыбы с помощью донных ловушек не запрещен, другой вопрос, что использование подобных орудий лова при добыче рыбы неэффективно.

Мы предложили распространить запрет на весь Дальневосточный бассейн, однако Дальневосточный научно-промысловый совет на заседании, состоявшемся во Владивостоке 21 ноября 2012 г., решил, что пока нужно ограничиться двумя подзонами – Западно-Камчатской и Камчатско-Курильской, а в дальнейшем, возможно, ввести полный запрет на использование донных ловушек при спецпромысле рыб.

– То есть простор для того, чтобы регулировать добычу водных биоресурсов с помощью внутригосударственных мер, есть?

– Я считаю, что в плане нормативно-правовой базы уже создано достаточно механизмов для борьбы с нелегальным промыслом. Важно, чтобы эти нормы неукоснительно соблюдались, а для этого нужен эффективный контроль.

– Вернемся к теме межправительственных соглашений в сфере борьбы с ННН-промыслом. Российские предприятия уже не первый месяц оформляют сертификаты происхождения для поставок крабов и продукции из них в Южную Корею. Не возникает ли у компаний каких-либо проблем при подготовке документов?

– О каких-то серьезных или системных трудностях не слышал – предприятия достаточно органично влились в этот процесс. Если компания выпускает легальную крабовую продукцию, она просто заранее

бодобывающей отрасли (и не последнюю роль в этом сыграло долгосрочное наделение компаний долями квот). С 2010 года официальный вылов и освоение общего допустимого улова постепенно увеличиваются. При этом объем нелегального вылова падает. За 2011 года страны-импортеры ввезли 82,4 тыс. тонн российских крабов (в пересчете на вес улова), в предыдущий год – 85 тыс. тонн. Это существенно ниже, чем наблюдалось в период с 1995 по 2009 годы. Так что усилия по борьбе с незаконным выловом краба не оказываются напрасными.

В плане нормативно-правовой базы уже создано достаточно механизмов для борьбы с нелегальным промыслом. Важно, чтобы эти нормы неукоснительно соблюдались, а для этого нужен эффективный контроль.

оформляет сертификат, обращается в Приморское территориальное управление Росрыболовства для утверждения и в течение двух-трех дней получает готовый документ. Все делается быстро и вовремя. Возможно, у отдельных сотрудников в компаниях работы прибавилось, но в целом для предприятий никаких особых сложностей нет.

– Если посмотреть данные, которые вы предоставили, ясно видно, что после 2009 года разница между импортом краба в зарубежные страны и официальным выловом начинает сокращаться. С чем вы это связываете?

– Думаю, что ситуация с промыслом крабов на российском Дальнем Востоке постепенно меняется в лучшую сторону. До 2010 года обстановка была очень сложная. По экспертным оценкам, сделанным на основе официальных данных стран-импортеров крабовой продукции, общий вылов дальневосточных крабов с начала 90-х годов составлял не менее 100 тыс. тонн ежегодно. В 2007 году был поставлен печальный рекорд – более 180 тыс. тонн. С 1995 по 2009 годы ежегодно в среднем фактически добывалось по 132 тыс. тонн крабов, большая часть – нелегально.

В последнее время наметились тенденции по оздоровлению в кра-

– С решением проблем отрасли тесно связан вопрос консолидации предприятий, заинтересованных в долгосрочной и добросовестной работе, деятельности отраслевых объединений. Как развивается ваша ассоциация?

– 1 декабря исполняется ровно три года с момента создания Ассоциации добытчиков краба Дальнего Востока. Несомненно, вначале были трудности с интеграцией в рыбацкое сообщество: слишком неприглядная репутация у крабового промысла. Даже сейчас рано давать какие-то оценки деятельности Ассоциации, многое еще только предстоит сделать. Что касается активности крабового бизнеса в вопросах консолидации, то совсем недавно в ассоциацию вступило восемь новых компаний (на сегодняшний день у нас 13 членов). Сейчас на долю ассоциантов приходится около 30% промышленных и прибрежных квот на вылов краба в Дальневосточном рыбохозяйственном бассейне, возможно, получится привлечь и другие компании. Думаю, что это выведет ассоциацию на новый уровень взаимоотношений с регуляторами отрасли, позволит более эффективно отстаивать свои интересы и решать намеченные задачи. Главное – не останавливаться, продолжать начатую работу. **FN**

Маргарита КРЮЧКОВА

НЕПРОСТЫЕ ВОПРОСЫ ЛОСОСЕВОЙ ПУТИНЫ

В этом году ассоциация «Союз рыболовецких колхозов и предприятий Сахалинской области» подвела итоги работы за пятилетний период. И основное внимание на отчетно-выборном собрании организации было уделено теме, важнейшей для всего региона, – промыслу тихоокеанских лососей. Рекомендованные объемы вылова освоены островными рыбаками практически полностью, однако проблемы и спорные ситуации остаются. О нововведениях «красной» путины-2012, положительных сторонах и неоднозначных шагах в ее организации в интервью журналу «Fishnews – Новости рыболовства» рассказывает председатель правления АСРКС Сергей СЕНЬКО.



Председатель правления АСРКС Сергей СЕНЬКО

– Сергей Александрович, очередная лососевая путина осталась позади. В этом году вокруг организации промысла тихоокеанских лососей кипели споры, прежде всего, в рыбацком сообществе. В связи с этим очень интересна ваша позиция по мерам регулирования добычи лососевых.

– Честно говоря, у каждой лососевой путины свои особенности, свои проблемы и сюрпризы. Полагаю, это в полной мере относится и к промыслу тихоокеанских лососей в 2012 году. Думаю, эта путина запомнится всем ее участникам потому, что в течение всего хода промысла присутствовали, я бы сказал, неоднозначные действия и со стороны контролирующих органов, и со стороны органов Росрыболовства, да и со стороны самих рыбаков.

Во-первых, органы Росрыболовства обозначили и частично предприняли меры по ограничению промысла горбуши в бассейнах рек Тымь и Поронай, на участке от мыса Свободный до мыса Анива. Однако если в этих районах были найдены определенные компромиссы по ведению промысла горбуши, то необоснованно раннее, на наш взгляд, закрытие юго-западного промыслового района не позволило рыбакам в полной мере воспользоваться предоставленной природой возможностью вылова горбуши в этих местах. Специалисты СахНИРО и Сахалинрыбвода объезжали такой шаг необходимостью заполнения нерестилищ, хотя, насколько нам известно, в этом районе реки никогда не заполнялись – рыба проходная. В итоге мы просто пропустили лосось, а нерестилища так и остались незаполненными. В то же время соседи из Хабаровского края дважды корректировали объемы вылова горбуши в сторону увеличения.

Во-вторых, организация «Экологическая вахта Сахалина» предприняла неоднозначные действия по, не побоюсь этого слова, дискредитации наших основных рыболовецких колхозов и предприятий – их работы в части регулирования захода производителей, установки РУЗ. Обвинялись в некомпетентности сотрудники областного агентства по рыболовству и органов Росрыболовства. Что самое интересное, а может быть, и грустное, сторону «Экологической вахты» приняли отдельные районные прокуроры.

В частности, предлагалось на основании того, что на такой-то речке и на такого-то рыбака составлено большое количество протоколов по факту браконьерского промысла горбуши, вынести представление о расторжении с этим рыбаком договора по закреплению рыбопромыслового участка. Есть другие примеры.

В-третьих, минувшая путина запомнилась заявлениями ряда районных ассоциаций и предприятий, которые остались недовольны якобы незаконными решениями областной комиссии по регулированию добычи анадромных видов рыб.

– Но ведь были не только неоднозначные меры. Какие вы можете отметить положительные стороны в регулировании лососевого промысла?

Вопрос организации промысла кеты требует осторожного и взвешенного подхода. Сегодня, когда специалисты говорят, что почти вся кета в Сахалинской области заводского происхождения, нужно работать над тем, чтобы восстанавливать запасы этого вида тихоокеанских лососей.

– В основу организации путины текущего года легли те же принципы, которые мы отстаивали и отстаивали в 2009 - 2011 гг.

Прежде всего, был сохранен заявочный принцип по выделению объемов вылова горбуши для каждого пользователя. Это важно еще и потому, что отдельные предприятия высказывали мнения о том, чтобы возвратиться к квотированию, снова устанавливать общий допустимый улов тихоокеанских лососей. Однако в этом случае полностью изменилась бы система управления лососевым промыслом, что ударило бы по самим рыбодобывающим предприятиям. Не случайно мы в свое время ушли от установления ОДУ лососей – гораздо эффективнее вести промысел исходя из фактических подходов рыбы.

Возвращение нормы Правил рыболовства о возможности прилова тихоокеанских лососей позволило в северо-западном районе и частично в заливе Терпения одновременно осваивать горбушу и кету. Также

необходимо отметить сохранение вот уже в течение нескольких лет традиционной схемы мест постановки ставных орудий лова.

– В этом году в Сахалинской области при промысле тихоокеанских лососей впервые использовалась практика проходных дней. Как вы оцениваете ее эффективность?

– С учетом того, что почти весь периметр Сахалина поделен на рыбопромысловые участки, выставленные невода хотя и ограничены шириной рыбопромыслового участка, тем не менее каким-то образом, наверное, способствуют перехвату рыбы, идущей на нерестилища, поэтому определенная необходимость в днях пропуска есть. Другое дело, что точно угадать сроки, когда нужно устанавливать проходной режим на тех или иных участках, не всегда удается. Естественно,

что введение дней пропуска, как правило, вызывает неоднозначную реакцию у рыбодобывающих предприятий. Думаю, рыбаки и наука в этом вопросе должны стремиться к разумному компромиссу. Это важно еще и потому, что введение пропускных дней не предусматривает полного закрытия промысла, как это произошло, например, на юго-западе Сахалина.

– И в вопросах управления промыслом, безусловно, важно, чтобы отраслевые научно-исследовательские организации работали максимально эффективно, а причины принятия решений были объективны и ясны для пользователей.

– Наверное, все-таки понятие «максимально эффективно» по-разному истолковывают рыбопромышленные предприятия и научно-исследовательские организации. Важно, чтобы рыбаки, несмотря на то, что они заинтересованы в первую очередь в увеличении вы-



лова, видели и понимали, какие действия могут привести к негативным последствиям для той или иной популяции лососевых. С другой стороны, представители научно-исследовательских организаций и терорганов Росрыболовства должны предоставлять пользователям возможность максимального изъятия того объема водных биоресурсов, добыча которого не повлияет негативно на воспроизводство. Этим, наверное, и должна руководствоваться областная комиссия по регулированию вылова анадромных видов рыб. На основании рекомендаций СахНИРО, Сахалинрыбвода и Сахалино-Курильского территориального управления Росрыболовства принимать конкретные решения, касающиеся конкретного предприятия, конкретного водоема, конкретного промыслового района и т. д. Причина, как вы говорите, должна быть одна – целесообразность и здравый смысл. Но когда к здравому смыслу добавляются нормы нашего законодательства, допускающие различные, иногда совершенно противоположные толкования, решения комиссии зачастую становятся непонятными для пользователей.

– Бурные дискуссии развернулись в этом году по вопросам организации в Сахалинской области специализированного промысла кеты. Как вы считаете, каким образом можно было бы урегулировать ситуацию?

– Действительно, в этом году в тех районах, где практически отсутствуют популяции «дикой» кеты, специализированный промысел этого объекта осуществлялся только в базовых реках лососевых рыбопроизводных заводов и их предустьевых участках. Такое решение было принято комиссией по регулированию добычи анадромных видов рыб на основании рекомендаций СахНИРО, Сахалинрыбвода и Сахалино-Курильского территориального управления Росрыболовства и объяснялось необходимостью пропуска немногочисленных популяций «дикой» кеты к местам ее нереста. В результате к добыче кеты не были допущены предприятия, не имеющие хоть какого-то отношения к воспроизводству этого объекта.

Нужно отметить, что у этого вопроса довольно длинная история.

Раньше основными участниками изъятия нерестовой кеты являлись сформированные «дикие бригады» – так называемые операторы. Куда и кому уходила эта рыба, сегодня сказать сложно, но в течение последних двух-трех лет подобная практика прекращена. На спорных территориях сформированы рыбопромысловые участки, проведены конкурсы по закреплению этих РПУ, победители получили не только право промышленного изъятия, но и обязанность по охране водных объектов.

Для того чтобы судить, насколько правилен был выбранный принцип организации кетового промысла, на мой взгляд, необходимо проанализировать результаты прошедшей путины, подвести и осмыслить ее итоги. Наверное, это прежде всего полномочия областной администрации, специалистов СахНИРО и Сахалинрыбвода. Хотя наука, по оперативным данным, говорит, что стратегия промысла была верной, что прогноз, который она давала, в общем-то, оправдался, нерестилища заполнены как никогда.

Безусловно, вопрос организации промысла кеты требует осторожного и взвешенного подхода. Сегодня, когда специалисты говорят, что почти вся кета в Сахалинской области заводского происхождения, нужно работать над тем, чтобы восстанавливать запасы этого вида тихоокеанских лососей.

– Здесь, наверное, важна политика охраны естественных популяций совместно с развитием искусственного воспроизводства кеты?

– Конечно. Этим сегодня занимаются предприятия нашей ассоциации, более того, предполагается создать замкнутый цикл: воспроизводство – добыча – переработка – воспроизводство. Другими словами, поставить рыбака в зависимость от того, как он относится к охране своего водоема и пополнению рыбных запасов. Одним из главных вопросов в сбережении лосося являются полномочия рыбака по отношению к той реке, к которой примыкает его рыбопромысловый участок. Сегодняшнее законодательство в этом вопросе не дает право рыбопромышленнику каким-то образом напрямую влиять на охрану реки – только через формирование рыбопромысловых участков и конкурсы по их закреплению. Практика же показала, что те

реки, на которых рыбопромышленные предприятия организовывали охрану, обеспечили достойные уловы, там было хорошее заполнение нерестилищ. На «ничейных» реках наблюдалась обратная ситуация.

– Раз уж мы коснулись проблемы охраны водоемов... Сейчас активно обсуждается вопрос о том, правильно ли формировать речные рыбопромысловые участки. Одним из аргументов в пользу создания таких РПУ как раз и было то, что рыбаки смогут заботиться о реках, на которых они получили участки. Какова ваша позиция в этом вопросе?

– Как бы мы ни относились к созданию так называемых речных рыбопромысловых участков, это требование действующего законодательства. Надо сказать, что добыча лососей в реках осуществлялась практически всегда. Когда возникла угроза перезаполнения, рыбы давали команду на установку РУЗ и лосось изымался в счет промышленных объемов. Сегодня это пункт 30.16. Правил рыболовства, который разрешает промышленный лов вне РПУ.

Необходимо сохранить традиционность и долгосрочность доступа рыбаков к водным биоресурсам: добиться увеличения срока закрепления долей квот ВБР на 20 лет, продления договора о предоставлении рыбопромысловых участков для добросовестных пользователей.

Однако Росрыболовство со ссылкой на Генеральную прокуратуру говорит о том, что промышленный лов лосося можно вести только в пределах рыбопромыслового участка. А потому установка рыбоучетного заграждения вне РПУ не может иметь место. Как выходить из этого положения? Как нам представляется, только через формирование на реках рыбопромысловых участков. К сожалению, другого выхода нет. Это вынужденная необходимость.

– В качестве положительного момента руководство Сахалино-Курильского теруправления Росрыболовства также называет и то, что

участок закрепляется за предприятием на длительный срок, на 20 лет, и пользователь заинтересован в охране реки, эффективным нересте; с РУЗ ситуация была другая – операторы могли меняться из года в год.

– Да, РПУ закрепляется за предприятием, выигравшим соответствующий конкурс, рыбак знает, что это его участок, занимается охраной, следит, чтобы нормально проходил нерест. Об этом говорят и показатели статистики: там, где в охране участвовали рыбопромышленники, – рыба есть.

– Хотелось бы также побеседовать на тему решения проблем рыбной отрасли с помощью профильных программ. Выдвигала ли АСРКС предложения при подготовке проекта региональной целевой программы по развитию прибрежного рыболовства и береговой инфраструктуры на 2013-2018 годы?

– Конечно, наша организация не осталась в стороне от разработки этого документа. Существует ряд проблем, решение которых

требует сотрудничества власти и бизнеса. Так, на Сахалине перед промышленностью остро стоит вопрос утилизации рыбных отходов. Сегодня в области практически нет предприятий, которые бы принимали отходы и перерабатывали их. Да, в нескольких колхозах есть рыбомучные установки, однако они морально устарели и работают в ноль. Рыбопромышленники выкручиваются как могут, решая проблему утилизации тех же рыбьих голов, крабовых панцирей и т. д.

Полагаем, необходимо создать в регионе комплекс предприятий по переработке рыбных отходов и поставить их утилизацию на цивилизованную основу.



Члены Ассоциации обеспечивают региону 4900 рабочих мест, а в лососевую путину количество занятых увеличивается еще на 1700 человек

– И по какому же принципу должны создаваться подобные предприятия? Как частные или государственные?

– А вот это как раз тот вопрос, над которым мы предлагаем власти подумать вместе с рыбацким сообществом: будут ли эти предприятия по переработке отходов государственными или частногосударственными. Возможно, необходимо приглашать иностранных инвесторов с их технологиями.

Считаю, что в вопросах оказания господдержки важно сформулировать четкие критерии – кому и на каких условиях ее оказывать. Чтобы помощь со стороны государства реально стимулировала развитие рыбохозяйственного комплекса области. Нужно определить приоритеты, значимые предприятия, которые необходимо поддерживать. А сегодня доходит до абсурда: пошел в налоговую инспекцию, оставил устав и все – «я рыбак, предоставьте мне поддержку, дайте квоту, участок». Нашему региону необходимо эффективное рыбное хозяйство.

– А если говорить о перспективах самой ассоциации «Союз рыболовцев колхозов и предприятий Сахалинской области», какие задачи являются приоритетными?

– В феврале 2012 года в Москве прошел III Всероссийский съезд работников рыбного хозяйства. Решениями, принятыми на этом форуме, и определены основные направления развития нашей отрасли.

Прежде всего, необходимо сохранить традиционность и долгосрочность доступа рыбаков к водным биоресурсам: добиться увеличения срока закрепления долей квот вылова ВБР на 20 лет, продления договора о предоставлении рыбопромысловых участков для добросовестных пользователей без конкурса и др. Важнейшая задача – замена поручения о «квотах под киль» на разработку стимулирующих мер обновления рыбопромыслового флота, ведь сегодня федеральные органы власти снова поднимают вопрос выделения лимитов под суда, построенные на российских верфях.

Также в приоритетах устранение избыточного регулирования, препятствующего развитию отрасли: принятие поправок, разрешающих производство продукции на судах, а также перегруз при осуществлении прибрежного рыболовства; замена разрешительного порядка пересечения границы 12-мильной зоны для рыбопромыслового флота уведомительным порядком и т. д.

Кроме того, нужно продолжать разработку мер государственной

поддержки отечественной рыбной отрасли, в том числе в связи со вступлением России в ВТО.

К сожалению, с момента проведения съезда практически ни один из столь важных для рыбаков вопросов не решен. Предпринимаются попытки продвинуть идею «квот под киль», отстаивается усеченный вариант поправок по «прибрежке». Проблем много. И их решения нужно добиваться, чтобы рыбопромышленные предприятия, в том числе Сахалинской области, могли нормально развиваться. На этом наша ассоциация и сосредоточит свои усилия.

СПРАВКА:

В ассоциацию «Союз рыболовцев колхозов и предприятий Сахалинской области» входит 30 предприятий. Они обеспечивают региону 4,9 тыс. рабочих мест, а в лососевую путину количество занятых увеличивается еще на 1700 человек. В общем объеме вылова лососей на долю членов ассоциации приходится около 45%. Среди других объектов прибрежного лова – зимняя навага, кукумария, минтай, треска и другие. Также предприятия, входящие в состав АСРКС, занимаются океаническим промыслом.



ATLANTIC SHIPPING

SHIPBROKERS

Ваш международный судовой брокер

Через нашу компанию продаются

РЫБОЛОВНЫЕ И ТРАНСПОРТНЫЕ СУДА

Различный тоннаж и самые разные типы. Обращайтесь к нам, если вы желаете приобрести судно или выставить имеющиеся у вас суда на продажу.

МОРОЗИЛЬНЫЕ ТРАУЛЕРЫ

в Баренцевом море

- **Постройка** – 1997 Германия, тоннаж – 837 GT / 262 NT, размеры – 40.80 x 11.00 м.
- **Мощность** – 2610 ВНР, MAN B&W, 12V23/30, 900 rpm.
- **Вместимость** – 426 т3 (28 С заморозка).
- **Оборудование на палубе** – 2 x 27 тонн траловые лебедки, 2 x 9.2 тонн лебедки Gilson, лебедки Rapp Нудена.
- **Морозильное оборудование** – 4 вертикальных морозильника, вместимость 32 тонны в сутки, оборудование Бадер Round Cut heading.
- **Экипаж** – 19 человек.
- **Цена** – по запросу.

За подробной информацией обращайтесь в «Атлантик Шиппинг»

тел. в Дании: + 45 33323997

www.atlanticship.dk



Елена ФИЛАТОВА

СТРОИТЕЛЬСТВО ФЛОТА – ЦЕЛЬ ИЛИ СРЕДСТВО ДОСТИЖЕНИЯ ЦЕЛИ?

СТАНДАРТЫ ПРОМЫСЛА МОГУТ ОКАЗАТЬСЯ ЭФФЕКТИВНЕЕ КВОТ ПОД КИЛЬ

Идея квот под киль начала обрастать новыми подробностями. В ноябре на заседании Правительства по этому вопросу выступил с докладом глава Минпромторга Денис Мантуров, который сообщил, что в рамках развития отечественного судостроения предполагается разработать механизм выделения квот под строительство рыбопромысловых судов. Он также отметил, что эта позиция уже согласована с Минсельхозом, в ведении которого, как известно, сейчас находится рыбная отрасль.

Для оценки перспектив реализации этой идеи журнал «Fishnews – Новости рыболовства» обратился в «Русскую пелагическую исследовательскую компанию» и «Морскую инженерную компанию», специалисты которой занимаются вопросами проектирования, строительства и эксплуатации рыболовных судов. На вопросы отвечает председатель совета директоров компаний Олег БРАТУХИН.

– Олег Игоревич, вы – профессиональный судостроитель и знаете ситуацию с обеих сторон, поскольку до того, как вплотную заняться проектированием рыбопромысловых судов, вы уже имели многолетний опыт владения и управления рыболовными компаниями. На ваш взгляд, эта встряска в виде квот под киль – она необходима? В противном случае никто ничего строить не будет? Рыбаков обязательно надо подгонять?

– Все зависит от целей этой встряски. Ведь обновление рыбопромыслового флота является лишь средством достижения вполне прагматичных целей. Если преследуются ближайшие цели Минпромторга – получение дополнительных заказов для Объединенной судостроительной корпорации (ОСК), то она к ним не готова, а цели обновления в интересах развития рыбной отрасли не рассматриваются, поскольку их ни Росрыболовство, ни Минсельхоз так и не сформулировали. Поэтому



Председатель совета директоров «Русской пелагической исследовательской компании» и «Морской инженерной компании» Олег БРАТУХИН

му все закончится плачевно для обеих отраслей. При отсутствии определяющих для развития рыбной и судостроительной отраслей целей обновление флота превратится просто в потенциально коррупционоёмкий передел в отрасли, едва ли нужный государству.

С другой стороны, налицо очень опасный симптом тяжелой болезни

рыбной отрасли – даже ведущие и наиболее мощные компании отрасли не намерены, по крайней мере до 2018 года, строить новый флот взамен спроектированного 50 лет назад. Можно сослаться на совершенно откровенные высказывания, в том числе и в интервью вашему изданию, руководителей двух крупнейших дальневосточных

компаний, финансовое положение которых реально позволяет такое обновление провести в течение нескольких лет.

Обновление нашего рыболовного флота, конечно, необходимо, оно давно уже перезрело. И отнюдь не в связи с тем, что нашему судостроению нужны новые заказы, или только в связи с физическим старением флота, но исключительно и прежде всего в целях решения важнейших отраслевых задач по увеличению эффективности использования биоресурсов.

Давно уже канула в лету эпоха, когда главной задачей отрасли было выловить то, что родила природа – эти послевоенные задачи 50-60-х годов давно решены, сейчас совсем другие времена, которые мы как будто не замечаем. Сегодня развитие в рыболовном отношении страны стараются наиболее бережно, рационально и эффективно использовать то, что им дала природа, получая максимум с каждого килограмма биоресурсов. Во многом именно поэтому в мировой рыболовной отрасли два последние десятилетия были периодом интенсивного развития новых технологий и новых подходов, направленных на бережное отношение к ресурсам и резкое повышение эффективности промысла, что осталось у нас почти незамеченным.

Бережное и эффективное использование биоресурсов – совершенно необходимая и наиглавнейшая задача. У нас же вообще нет показателей, характеризующих, насколько рационально мы используем свои ресурсы. Соответственно нет и планов по увеличению выпуска продукции за счет рационального использования квот, что, кстати, полностью противоречит «Концепции развития рыбного хозяйства России до 2020 года», где основной задачей отечественного рыболовства является именно увеличение отечественного производства рыбных товаров. Нонсенс, но это так. Руководитель ассоциации добытчиков минтая США, отчитываясь перед Конгрессом, с гордостью докладывает, что с закреплением квот за компаниями американские рыбаки увеличили выпуск пищевой продукции из 1 тонны минтаевых квот более чем в 1,5 раза. Это не только увеличение в 1,5 раза физического объема производства пищевой продукции, что важно для государства

само по себе, но это и решение социальных проблем, и налоги, и зарплата, и многое другое. И, конечно, самое важное для бизнеса – резкий рост экономических показателей компании, даже с учетом приобретения новых современных судов. Все довольны.

В этом и есть истинные успехи отрасли – насколько бережно, рационально и эффективно страна использует свои природные богатства. Ведь увеличение вылова, о чем любят у нас рапортовать руководители разного уровня, является

Увеличение вылова, о чем любят у нас рапортовать руководители разного уровня, является исключительно следствием увеличения ОДУ в нашей экономической зоне, в основном минтая и лососевых, а это заслуга природы. Сейчас ОДУ расти перестает, значит и успехи отрасли закончатся?

исключительно следствием увеличения ОДУ в нашей экономической зоне, в основном минтая и лососевых, а это заслуга природы. Сейчас ОДУ расти перестает, значит и успехи отрасли закончатся?

В свою очередь требования современных стандартов промысла с практической точки зрения технически невозможно реализовать не только на наших действующих, спроектированных почти 50 лет назад, морально устаревших судах (при любой глубине их модернизации), но и на ряде проектов новых судов.

Переход на новые стандарты промысла неизбежно приведет к необходимости создания современного поколения высокоэффективных, быстрокупаемых судов с существенным ростом объемов производства продукции, глубины ее переработки, резким ростом как отраслевых показателей, так и экономических показателей самих компаний. Нам представляется, что это и должно быть целями обновления флота. Имея самый молодой, конкурентоспособный флот, мы действительно можем вернуться в лидеры мирового рыболовства и лидерами вернуться в открытый океан, пока такая возможность еще остается. Ведь лидерство является

средством достижения весьма прагматических целей.

Постепенный, объявленный заранее (за 5-7 лет до начала) переход на новые стандарты промысла, с его организацией и контролем, создаст спрос на современные рыболовные суда, а сами стандарты не позволят появиться новым, но морально устаревшим судам, отправив в корзину многие предлагаемые сегодня проекты. И, конечно, этим спросом обязано воспользоваться новое российское судостроение.

– По вашим данным, какие отечественные верфи готовы включиться в эту работу и когда рыбакам там будут рады? Кто из судостроителей будет реализовывать этот план Минпромторга?

– Прежде всего, правильно будет сказать, что у нас практически отсутствует гражданское судостроение (десятилетия доли процента в мировом масштабе) и полностью отсутствует сегмент строительства сложных специализированных судов – вершины гражданского судостроения. Поэтому, видимо, следует говорить не о развитии отечественного судостроения, а о его создании, особенно когда мы говорим об узком высокотехнологичном секторе строительства самой сложной гражданской техники, к которой относятся и рыболовные суда.

Если понимать под судостроением трехкомпонентную систему, состоящую из исследовательских, проектных и инжиниринговых центров, разработчиков и производителей судового оборудования и собственно судостроительных верфей, то фактически российское гражданское судостроение состоит только из ограниченного числа небольших, по общепризнанным меркам, судостроительных предприятий. В связи с тем, что практически все суда

на российских верфях строятся по проектам зарубежных КБ, а производство основных видов судового оборудования в стране отсутствует, можно констатировать следующее: российское судостроение занимается фактически строительством корпусов и монтажом на них импортного оборудования.

Сегодня наша судостроительная отрасль не просто не конкурентна, она осталась практически в позапрошлом веке: ведь удельная трудоемкость ее производства в 3-5 раз выше, чем за рубежом, а продолжительность постройки судов в 2-2,5 раза больше. Это характеристика отрасли, которая дана в «Стратегии развития судостро-

уеваем строительство ими хотя бы нескольких судов в год на одно построечное место. Суммарно же наш общий объем производства во много раз меньше, чем строит одна современная зарубежная верфь.

Если говорить о типах судов, которые строились у нас в последние годы, то это продуктово-танкеры, высокие ледовые классы, ледоколы, среднетоннажные сухогрузные и наливные суда и буксиры. И это все. Известно о начале строительства на заводе «Пелла» 47-метрового ярусолова и неудачной попытке ОСК, несмотря на заключение контракта в 2011 году, начать строительство корпуса 120-метрового (именно корпуса, поскольку фактическое стро-

«Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу» от 2007 г. были выделены три программных периода, ближний из которых, рассчитанный до 2010 года, закончился. Планировалось увеличить годовой объем выпуска продукции судостроения в полтора раза, должны были быть выполнены широкомасштабные работы по разработке новых технологий в сфере гражданского судостроения, разработаны конкурентоспособные перспективные проекты и т.д.

Результат плачевный. Десятки миллиардов рублей потрачены впустую, цели не достигнуты, задачи не выполнены. Ответственность за это Счетная палата возлагает на Минпромторг, со стороны которого осуществлялся «низкий уровень контроля при использовании средств федерального бюджета».

Провалив первый этап «Стратегии», Минпромторг разработал новую государственную программу развития судостроения на период с 2013 по 2030 годы, которая и была представлена на заседании Правительства Российской Федерации 8 ноября 2012 года. Именно она предусматривает разработку механизма выделения квот под строительство рыбопромысловых судов на российских верфях.

Все идет к тому, что и новая программа, как и предыдущая Стратегия развития судостроительной промышленности, не только не будет выполнена, но и нанесет непоправимый вред развитию и судостроительной, и рыбной отрасли. Особенно если квоты будут переданы ОСК. Неконкурентоспособные предприятия, с устаревшими технологиями, оборудованием и устаревшим мышлением не смогут создать ничего конкурентоспособного. Многомиллиардные государственные вложения не приведут и не могут привести в этих условиях к созданию высокотехнологичного и высококорентабельного сектора судостроения.

Огромный урон при таком подходе будет нанесен и рыбной отрасли — она остается аутсайдером среди ведущих рыболовных стран, с малой эффективностью осваивая собственные биоресурсы и гарантированно проигрывая борьбу за биоресурсы в глобальном масштабе. Придется надолго, если не навсегда, забыть не только о лидерстве,

Все идет к тому, что и новая программа, как и предыдущая Стратегия развития судостроительной промышленности, не только не будет выполнена, но и нанесет непоправимый вред развитию и судостроительной, и рыбной отрасли. Особенно если квоты будут переданы ОСК.

тельной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу» (утверждена 6 сентября 2007). Если к этим данным приплюсовать высокую стоимость долгосрочных российских заемных средств для покупателя и использование лизинговой схемы приобретения рыболовных судов, то общая стоимость российского рыболовного судостроительного проекта будет выше зарубежного аналога на 70-80-100%.

Как известно, из двух сотен более или менее работающих в последние годы судостроительных предприятий, для которых гражданское судостроение является значимым направлением, остались «Адмиралтейские верфи», «Красное Сормово», «Окская верфь», «Выборгский судостроительный завод», «Ленинградский судостроительный завод «Пелла», «Балтийский завод», «Онежский судостроительный завод», «Ярославский судостроительный завод», «Невский судостроительно-судоремонтный завод» и, возможно, еще несколько верфей, но это все. Говоря о «работающих» предприятиях, мы подраз-

ительство должно было быть на зарубежной верфи) траулера-завода для добычи минтая. Это крайне дорогостоящее, неоптимальное во всех отношениях, неликвидное судно, имеющее значительные риски при работе в нашей экономической зоне и не удовлетворяющее современным стандартам промысла.

Если к этому добавить морально устаревшее и физически изношенное оборудование, устаревшие технологии, отсутствие проектного менеджмента, общий дефицит профессиональных кадров, совершенно устаревшую организацию производства и технологические схемы строительства судов, то станет понятным, почему, по нашему мнению, необходимо говорить о создании нового сегмента отечественного судостроения.

Как известно, государственные усилия последних лет, направленные на модернизацию отрасли, не дали результата. В прошлом году Счетная палата проводила проверку использования средств федерального бюджета, выделенных для развития отечественного судостроения в предыдущие годы. В рамках

но даже о более-менее нормально работающей отрасли. Типичный пример того, как «хотели как лучше, а получилось как всегда».

– По вашим данным, сколько судов отечественной постройки ведут промысел сейчас? Можете ли вы оценить их долю в общероссийском вылове и перспективу дальнейшего функционирования?

– Есть статистика и наверняка есть точные данные у Росрыболовства и Российского морского регистра судоходства (РМРС). Если под словом отечественные суда понимать суда, построенные когда-то именно на российских верфях, то это мелко- и среднетоннажные рыболовные суда. Если говорить о судах массовой постройки, то самые крупные из них это 53-54-метровые СТР и СРТМ проектов 502 и 503 и их многочисленные модификации. Всего их было построено многие сотни единиц, начиная с конца 60-х годов, и достаточное количество еще продолжает эксплуатироваться. Самые свежие СТР проекта 503 достраивались уже в середине 90-х годов, а СТР проекта 420 строились у нас на Дальнем Востоке в Николаевске-на-Амуре даже до 2001 года. Однако в силу их малой производительности вероятно, что сегодня на их долю приходится не больше 10% общероссийского вылова.

Конечно, все эти суда, будучи даже совсем новыми, уже давным-давно устарели и морально, и технологически, поэтому говорить сколько-нибудь серьезно о перспективе их эксплуатации нельзя. Однако если рыбаков пытаться, грубо говоря, загонять на наши верфи палками, то ничего из этого не получится – бизнес найдет выход всегда.

Если в будущем обязательным условием получения квот будет наличие российского судна, то этот вопрос решается, например, с помощью размерной модернизации того же СТР или СРТМ, от которого можно оставить кусочек корпуса и на базе закладного киля построить новое судно. Грубо говоря, к кусочку металла «приварить» новое судно. По документам это будет все тот же отечественный СТР-503, а по факту - совершенно современное судно гораздо больших размеров. Что может запретить владельцу отечественного СРТМ выполнить раз-

мерную модернизацию судна? Конечно, можно изобрести и другие методы, которые позволят только формально документировать строительство нового судна на российской верфи.

Кстати, именно такой сценарий с размерной модернизацией судов на практике реализовался у американцев. Они, как известно, также приняли закон, согласно которому промысел в своей экономической зоне могут осуществлять суда, построенные на американских верфях. Что же из этого вышло - применительно к относительно большим (от 60 метров и выше) судам для промысла минтая? Американские верфи построили (как новострой) аж... одно судно 70x16 метров, а самые современные были построены в Норвегии как раз с помощью размерной модернизации. Где кусочки киля старых 30-метровых судов американской постройки превращались в 80-90м супер-современные траулеры-заводы.

И сегодня американское судостроение, которое, как известно, создает прекрасные суперсовременные корабли для военного флота, не может построить на конкурентных условиях современный траулер-завод для промысла минтая. Это не наши догадки, это факт из нашей работы. Первый судостроительный консорциум мы создавали десять лет назад в Сиэтле с американскими судостроителями и проектантами и ничего другого, кроме как удлиненный до 90 метров проект 70-метрового судна нам американская судостроительная промышленность предложить не смогла. Причем втридорога, если точнее в 1,5 раза дороже, чем стоил в Норвегии действительно современный 90-метровый траулер-завод с гораздо лучшими общепроектными и производственными характеристиками.

Это достаточно поучительная история, которая свидетельствует, что с помощью прямых запретов едва ли возможно добиться поставленных целей.

– 2012 год, можно сказать, уже не даст прироста флота отечественной постройки. А до распределения квот под киль остается меньше 5 лет. Это достаточный срок для таких кардинальных перемен? Что за этот срок предстоит сделать всем сторонам?

– Все зависит от того пути, каким будет реализован принцип «квот под киль». Какую-то часть флота построить можно, но если квоты отдадут ОСК, о чем опять заговорили в последнее время, то до 2018 года не будет построено ни одного судна. Об этом свидетельствует простая арифметика: срок постройки судна на первоклассной зарубежной верфи умножить на 2,5 (разница в сроках постройки), плюс время на создание финансовой составляющей, согласование условий финансирования, подготовка производства и т.д. и т.п. И вполне может быть, что при таком прямом подходе, о котором говорил уважаемый министр, и будут у нас работать к примеру одни модернизированные на зарубежных верфях СТР и СРТМ. И чего мы добьемся в плане развития отечественного судостроения?

Повторюсь: палкой на отечественные верфи не загонишь. Кроме кнута нужен обязательно пряник. Любые запреты будут обойдены. Через простое заключение контракта с неопределенными сроками его исполнения или другим способом. Возможно и заключение контрактов с российскими верфями, по которым доля работ на российских верфях будет составлять минимум, а основной объем работ будет приходиться на зарубежные верфи по субподряду. Такой подход тоже не даст ничего нашему судостроению, но в то же время даст возможность рыбакам требовать выделение гарантированных квот.

Безусловно, Россия обязана иметь конкурентоспособный высокотехнологичный сектор гражданского судостроения и войти в элитный клуб судостроителей, поскольку именно этот сектор является лакомым кусочком всех судостроителей в мире, где тонна тоннажа в несколько раз дороже обычного транспортного судостроения. Мы имеем для этого возможности.

Представляется, что есть очень много аргументов, чтобы этой работой занимались относительно небольшие частные верфи. Впрочем, об этом прямо говорил экс-президент ОСК – о том, что строительство рыболовных судов – это не рынок ОСК, корпорация не способна объемно и компетентно взяться за этот рынок.

Прежде всего рыбопромысловые суда, за единичными исключениями, с позиции судостроения

относятся к малотоннажным судам. Подавляющее большинство – 99,9% судов имеют дедвейт до 8 тыс. тонн. Напомню, что обычно в судостроении к среднетоннажным судам относят суда с дедвейтом от 10 до 80 тыс. тонн, а к крупнотоннажным – суда дедвейтом от 100 до 300 тыс. тонн. Видимо, ОСК все-таки нацеливается на «среднетоннажное» и «крупнотоннажное» судостроение. Причем количество относительно больших (по рыболовным меркам) судов с дедвейтом от 4 до 8 тыс. тонн для нашей экономической зоны необходимо всего несколько десятков, причем разных проектов, а подавляющее большинство судов – это совсем

именно под себя даже с учетом относительно небольшого удорожания постройки.

И самое главное: необходимо понимать, что придется работать в рыночных, конкурентных условиях. Монополии не будет. Это губительно для судостроения.

По нашему мнению, единственной возможностью создания технически сложного сегмента гражданского судостроения (куда, помимо рыболовных, относятся оффшорные суда, малые грузопассажирские суда, грузопассажирские паромы и другие относительно небольшие, но технически насыщенные и удельно дорогие суда) является привлечение в Рос-

тов промысла в рыбной отрасли, и портфель заказов, например, за счет необходимости строительства оффшорного флота (по полной аналогии с Бразилией вполне уместно введение ограничений при разработке месторождений на нашем шельфе, касающихся использования техники: 60% судостроительных работ по ее созданию будет выполняться на национальных верфях) неизбежно привлечет в Россию ведущих мировых игроков в этом узком сегменте судостроения.

Ключевыми элементами облика этих верфей будет профессиональный проектный менеджмент, опытные, высококвалифицированные ключевые кадры, новейшая организация производства и современные технологические схемы, среди которых – новые технологии формирования и спуска на воду судов методом причальной либо полной береговой сборки с их последующим спуском без традиционных доков, ступеней и слипов. На сегодня даже танкеры типоразмера «Суэцмакс» строятся таким образом. За счет использования таких технологий, например, верфь «Самсунг» может строить одновременно 51 судно (в 1990 г. – 6), а верфь концерна «Хендэ Хэви Индастриз» более 100 судов одновременно (в 1998 году – 19).

Если же требуемый уровень локализации строительства на российской верфи будет ниже 80% (вероятно, что на первоначальном этапе он не может быть более 30-40%), то существует «норвежская» технология постройки сложных специализированных судов со строительством корпусов судов в третьих странах. Строя корпуса на верфях соседних стран, применительно к Дальнему Востоку – Китая и Кореи, то есть отдав маленькую, самую простую и дешевую работу субподрядчикам, такие новые верфи могут при очень малых инвестициях начать строительство технически сложных судов в течение одного года.

Говоря о развитии отечественного судостроения, следует по умолчанию подразумевать необходимость одновременного создания производства основного судового оборудования за счет выпуска лицензионной продукции. Желающих из числа веду-

Сегодня американское судостроение, которое, как известно, создает прекрасные суперсовременные корабли для военного флота, не может построить на конкурентных условиях современный траулер-завод для промысла минтая.

уж мелкие по судостроительным меркам 30-40-50-метровые суда, которые во всем мире строятся на маленьких частных верфях.

Во-вторых, нужно забыть о крупносерийной постройке. Крупные серии современных судов не строились нигде, кроме СССР, когда не думали об экономике их работы, а просто дотировали ее. Сегодня мировая практика свидетельствует о том, что современные рыбопромысловые суда строятся максимум мелкосерийно, а в подавляющем большинстве – индивидуально (это не относится к совсем небольшим маломерным судам). Это объясняется тем, что за счет использования современных технологий проектирования и новых технических и технологических решений в судостроении влияние серийности постройки на стоимость судна резко упало, и сегодня, по данным OECD, себестоимость головного судна отличается от пятого в серии на 23%, а от десятого в серии на 34%. Все компании имеют разные объекты промысла, квоты, разные условия, выпускают разную продукцию, и поэтому понятно их желание строить наиболее оптимальное судно

сию ведущих мировых игроков на рынке строительства технически сложных судов. Они, создав на территории РФ относительно небольшие (200-300 работающих) частные верфи либо СП, помимо инвестиций, принесут главное – новые судостроительные технологии и организацию производства, в чем мы безнадежно отстали.

Сегодня для этого сложилась крайне благоприятная ситуация. Во-первых, целый ряд ведущих мировых концернов, прежде всего норвежских, осуществляет и/или планирует перевод своих производственных мощностей в другие страны, во-вторых, глубокий кризис в мировом судостроении и, в-третьих, создание новых технологий строительства судов, которые на порядок уменьшают объем инвестиций, необходимых для начала работы предприятий. И, наконец, самое главное – потенциально крупный портфель заказов относительно небольших, но технически сложных судов для отечественных верфей.

Портфель заказов в сотни судов, который может образоваться за счет введения новых стандар-

щих мировых производителей в настоящих условиях найдется достаточно.

Нельзя забывать, что вопрос строительства любого судна – это всегда вопрос кредитования в том или ином виде. Это отдельный, непростой и очень специфический вопрос, и по этому поводу я уже высказывался на страницах вашего издания. Конечно, без решения этого вопроса никакое движение невозможно – решение вопроса кредитования отечественных судовладельцев обязательно.

– По словам министра Дениса МАНТУРОВА, обязательным условием получения квот будет наличие российского судна. «Либо это, соответственно, закладка судна уже сегодня (или после принятия нормативной базы в этой части), либо, соответственно, на момент получения квоты должен быть в наличии контракт на строительство судна на отечественных верфях». А как можно заложить судно уже сегодня или даже после принятия нормативной базы, если судовладелец не будет до последнего знать, какой объем ВБР ему после всего этого перераспределения предстоит освоить? Ведь квоты под киль не предполагают пропорционального увеличения ОДУ?

– Сегодня невозможно оценить механизм реализации «квот под киль», поскольку обнародован только его общий принцип. Возникнет очень много вопросов помимо тех, которые вы затронули. Например, какие суда будут строиться и сколько, в каком объеме и по каким видам ресурсов заказчику должен быть ежегодно гарантирован объем квот, как будет считаться окупаемость (ведь современные суда быстрокупаемые), какая часть ОДУ и по каким ресурсам может быть «квотами под киль», будет ли она изменяться вместе с колебанием ОДУ, что делать с новыми судами после их окупаемости и соответственно после окончания периода выделения квот и, самое главное, кто сможет получить новые суда вместе с квотами, какой принцип их распределения.

Для нас очевидно, что Минпромторг должен быть заинтересован в минимальных квотах под каждый построенный киль, поскольку тогда будет расти количество построенных килей, то есть судостроительная промышлен-

ность получит больше заказов, что и должно являться главной целью Минпромторга.

Принцип выделения небольших квот, например 15-20% от требуемых для окупаемости в течение 5-7 лет, может очень устроить действующих рыбаков, поскольку гарантирует получение судов только действующим профессиональным игрокам, которые имеют свои квоты на таких же объектах промысла. При этом ре-

вития национальных экономик, который работает и в условиях ВТО – это деятельность, базирующаяся на национальных ресурсах, осуществляющаяся национальными компаниями с использованием техники, произведенной на национальных предприятиях, – этот принцип наши рыбаки не отменяют.

Мы предлагали рыбакам занять совершенно иную, конструктивную позицию, а именно - перехватить

Нужно забыть о крупносерийной постройке. Крупные серии современных судов не строились нигде, кроме СССР, когда не думали об экономике их работы, а просто дотировали ее. Сегодня мировая практика свидетельствует – современные рыбопромысловые суда строятся максимум мелкосерийно, а в подавляющем большинстве – индивидуально.

шается и один из основных вопросов – что делать с судами после окупаемости, поскольку действующие компании после периода выделения квот под киль могут списывать устаревшие суда, заменяя их новыми. Проблема решается введением существующей во многих странах, в том числе в Норвегии, США, практики, когда квота на вылов для нового судна передается от судна существующего, которое выводится из эксплуатации как в связи с его старением и износом, так и в связи с тем, что оно морально устарело и уже не может соответствовать новым стандартам.

Подводя итог сказанному, хотелось бы еще раз обратить внимание на следующее. В своем докладе на недавнем Международном конгрессе рыбаков во Владивостоке я привел заключение группы экспертов по вопросу обновления флота. Несмотря на убаюкивающие обещания бывшего вице-преьера г-на Зубкова о том, что передела в отрасли не будет, что никто не будет никого заставлять строить, экспертами приводились данные о том, что позиция наших рыбаков (дайте квоты на длительный срок, дайте дотации, если строить – то дайте суда) не только уязвима, но она создает фундамент для серьезных изменений в отрасли. Потому что один из принципов раз-

инициативу и заявить самим о готовности строить современные суда совершенно определенными техническими, коммерческими и финансовыми требованиями и условиями, при этом гарантируя государству выполнение определенных общепризнанных в мире стандартов, главным из которых является увеличение объема выпуска продукции. Уровень конгресса позволял это сделать. К сожалению, эти возможности были упущены, но сегодня к этому вопросу еще не поздно вернуться, а возможно, он стал даже еще более актуальным.

Особо хотелось бы подчеркнуть, что даже в нынешней ситуации и при имеющихся сегодня решениях многие задачи, связанные с развитием рыбной отрасли (бережное и эффективное использование собственных биоресурсов, увеличение объема выпуска продукции, увеличение объема контролируемых ресурсов, закрепление биоресурсов мирового океана, возврат в число лидеров мирового рыболовства, инновационное обновление и формирование экономики лидерства), полностью совместимы с задачей, поставленной Правительством, – с помощью портфеля заказов создать сектор технически сложного, высокотехнологического судостроения. FN

Наталья СЫЧЕВА

Анатолий КОЛЕСНИЧЕНКО: СТАБИЛЬНОСТЬ – ГЛАВНОЕ ПРАВИЛО НА ВСЕ ВРЕМЕНА

Какой срок работы в отрасли можно считать опытом, достойным того, чтобы делиться им с молодым поколением, чтобы делать выводы о происходящих в рыбном хозяйстве процессах, – 30 лет, полвека? Наверное, самое важное для любых знаний, чтобы они полноценно применялись на практике и не отрывались от современной действительности. В этом случае такой опыт, такие люди ценны вдвойне.

В 1956 году после окончания мореходки в Таганроге Анатолий КОЛЕСНИЧЕНКО вместе с группой курсантов был направлен в Приморье. Здесь, в «Находкинской базе активного морского рыболовства», начал он свою морскую практику матросом на СРТ. Сложно приходилось в суровых дальневосточных морях на этих «легких», построенных для промысла в Атлантике судах. Бывало, что из-за обледенения траулеры погибали, а вместе с ними уходили и сослуживцы, друзья... – непросто давался такой опыт.

Со временем СРТ в открытом море сменили БМРТ – большие, надежные против волны и льда – они расширили район промысла находкинских рыбаков от Чукотки до Новой Зеландии и от Приморья до Калифорнии. Анатолий Николаевич в подробностях помнит, как работали у берегов Америки (Аляскинский залив, Бристольский, Алеутские



Президент ОАО «НБАМП» Анатолий КОЛЕСНИЧЕНКО

острова), как открыли для себя богатые воды Новой Зеландии, где первыми в истории начали добывать тралом кальмар...

Сменив в 1982 году на посту начальника НБАМП Николая КОТЛЯРА, впоследствии министра рыбного хозяйства СССР, Анатолий Колесниченко в этом году отметил

свой особенный трудовой юбилей – 30 лет в руководстве Находкинской базы активного морского рыболовства. О том, как с высоты прожитых в отрасли лет можно оценивать опыт отечественного рыбного хозяйства и какие перспективы видны на современном этапе, заслуженный ветеран рыбной отрасли и президент

ОАО «НБАМР» рассказал в интервью журналу «Fishnews – Новости рыболовства».

– Анатолий Николаевич, за годы работы в компании Вы застали и времена планового хозяйствования, и дотирования отрасли, и времена аукционов, и времена их отмены. В какие периоды, на Ваш взгляд, работать было сложнее?

– За 30 лет моей работы в руководстве НБАМР пришлось пережить разное. Было и такое, когда за квотами ездили в Москву с платежками из банка – этот этап аукционов, который «подарил» отрасли Герман ГРЕФ, перешагнули далеко не все предприятия. Платить приходилось за год вперед, за всю квоту сразу, в отличие от привычного советского уклада, когда рыбаки могли рассчитываться за свою долю по мере вылова. Я пытался понять логику такого решения, спрашивал у Грефа, почему же с шахтеров, например, не берете деньги сразу за год? Потому что они уголь еще не нарубили. Так ведь и мы еще рыбу не поймали! Но нет – деньги вперед.

Нам повезло, НБАМР выстояла, поскольку была большим предприятием. Но более мелкие компании разлетелись на осколки. Многие разорились и здесь, в Приморье, в том числе довольно перспективные наши конкуренты – не выдержали аукционной системы. Так что плавного перехода в новую экономику у отрасли не получилось.

– За этот период отрасль стремительно утратила рекордные позиции времен СССР. Старшее поколение вспоминает о былом с сожалением, оно и понятно – нынешнее состояние дел сложно сравнивать с прежними высотами. И все же так ли все плохо на самом деле сегодня?

– Я не сказал бы, что сейчас все плохо. Понятно, что тех размахов, которые были в советские времена, уже не будет, от них окончательно отошли. Поэтому и то небольшое, что мы имеем сегодня, необходимо беречь, вылавливать ровно столько, сколько разрешает наука, использовать более бережные способы лова.

А в целом добыча сегодня идет, у нас есть многолетние квоты, мы рассчитываемся за них по мере вылова. Здравый смысл восторжествовал. Но главное – появилась

возможность для планирования, развития. Хотя стоит заметить, что наша компания всегда стремилась осваивать новые для себя сферы, районы промысла, виды продукции. Например, НБАМР одна из первых на Дальнем Востоке начала выпускать на судах филе.

– На чем сейчас многие и настаивают – надо углублять переработку для повышения стоимости продукции.

– Правильно, практика доказывает, что так оно и есть. Это сразу другой уровень работы, другая цена, другой спрос. Да и продукт в таком виде сам по себе более эстетичный, удобный для употребления и воспринимается во всем мире

ся переработкой. Но в этом деле главное, чтобы рыба поступала регулярно, чтобы производство было стабильно загружено. А рыбакам, понятное дело, нужно не только компенсировать расходы на промысел, но и прибыль получить, а значит, важна цена и условия сделки. Где смогут предложить наиболее выгодный вариант – на тот рынок и падает выбор. К тому же за граница сразу расплачивается за приобретенный товар, а в России, как правило, деньги сразу не возвращаются.

Так что я считаю, что мы, рыбаки, не можем и не должны брать на себя всю переработку, такого нигде в мире и нет.

Основная задача рыбака – это все-таки выловить, заморозить, доставить улов на берег. Здесь рыбу уже можно доводить до ума – солить, коптить, вялить, в море же это сделать проблематично.

значительно лучше, в том числе на таких крупнейших рынках, как Европа, США.

Но это, конечно, не означает, что перерабатывающие предприятия на берегу ничего не должны делать. Ведь основная задача рыбака – это все-таки выловить, заморозить, доставить улов на берег. Здесь рыбу уже можно доводить до ума – солить, коптить, вялить, в море же это сделать проблематично. Да, когда-то мы, работая на средних траулерах, сельдь солили прямо на борту в бочках. Но тогда и морозильных мощностей не было: делали крепкосол, а мясо для лучшей сохранности развешивали прямо на вантах.

Поэтому я уверен, что береговую переработку необходимо развивать, и делать это надо активнее, поскольку сегодня она еще весьма слаба.

– Нужно ли стимулировать рыбаков к развитию переработки, притом что это совсем другой вид бизнеса, как и транспортная рыба, как портовая деятельность или торговля рыбой?

– Вы знаете, у меня много знакомых, которые хотели бы занять-

– Сейчас действует исторический принцип распределения долей квот, и они закреплены на 10 лет. Вы упомянули о положительном эффекте от существующего порядка. По общему мнению, это должно стимулировать развитие отрасли, однако эти темпы пока мало кого устраивают. На Ваш взгляд, будет ли «квота под киль» способствовать обновлению флота?

– Я участвую в дискуссиях по этому вопросу. Одни оправдывают эту идею, другие нет. Но я принимаю сторону рыбаков, которые считают, что «квоты под киль» не будут способствовать обновлению флота. Я думаю, что такая схема – не выход. Наверно, это будет мертворожденное дитя.

Очевидно, что рыбакам необходимо оказывать поддержку. Взять то же топливо: сейчас ситуация с его стоимостью относительно стабилизировалась, но еще недавно скачки в цене очень негативно отразились на работе отрасли. Во многих странах государство в этот сложный период помогало своим рыбакам, компенсируя затраты на эту важную статью расходов. У нас же судовладельцам приходилось



Анатолий КОЛЕСНИЧЕНКО: Наша компания всегда стремилась осваивать новые для себя сферы, районы промысла, виды продукции. Например, НБАМР одна из первых на Дальнем Востоке начала выпускать на судах филе

каждый раз идти на риск, выпуская судно на промысел, – вдруг не окупится. От государства помощи так и не пришло, несмотря на то, что об этой проблеме мы много говорили в Москве. Но похоже, что руководству страны, которая богата нефтью и газом, на самом деле не стыдно за то, что отечественные суда остаются без топлива.

Предлагаемую же схему «квоты под киль» государственной поддержкой для рыбаков назвать сложно...

– Так или иначе, но на вопрос, как и где строить рыболовный флот, отвечать все равно придется. По сути, на принятие стратегических решений остаются считанные годы. Что можно успеть за это время, тем более если предполагается связать работу по обновлению промыслового флота с возрождением отечественного гражданского судостроения? Как Вы оцениваете готовность отечественных верфей к такой перспективе?

– Флот, без сомнения, строить надо. Но освоить производство современных судов наша промыш-

ленность, наверное, пока просто не готова – нет специалистов именно в сфере рыболовного судостроения, мы же только судоремонтом занимались.

Не готово к этому и само государство, свидетельством тому является нынешняя политика. Вот пример: проезжая мимо рыбного порта по дороге на наше предприятие, вы наверняка обратили внимание на то, сколько отгружается на экспорт металлолома, – горы. Но ведь это не сырье, из металлолома уже можно делать продукт. Я родился в Курской губернии. В Великую Отечественную войну там шли кровопролитные бои – каждый метр на Курской дуге был усеян разбитыми танками. Их резали, грузили на железную дорогу и везли в Тулу, чтобы металл воевал дальше. А мы зачем-то отдаем его сегодня за границу. Хотя и заводы у нас есть, взять хотя бы Хабаровск – там вполне способны делать из лома востребованный продукт. Но груды отработанного металла продолжают продавать в Китай, в Корею, зато нам для строительства судов предлагают везти его с Урала – не «близко» ли?..

Теперь о наших верфях. Последнее пополнение своего флота НБАМР осуществила в 90-х годах. Уже как акционерное общество в 1991 году мы купили на Украине, в городе Николаеве, большой автономный траулер морозильный «Капитан Масловец». Цена БАТМа была 5 миллионов долларов. Последний корабль из Испании, который мы закупали несколькими годами ранее, был поменьше – РТМС, но заплатили мы ту же цену (к слову, сейчас он обойдется уже в 3-4 раза дороже). В целом испанским судном мы тоже остались довольны, хотя и пришлось его дорабатывать для наших условий промысла. Но если бы все эти суда за те же деньги можно было строить в России, мы бы также нашли эти 5 миллионов и деньги не ушли бы за рубеж. К тому же и судовладельцу удобнее в этом случае вводить новострой в работу – не пришлось бы платить огромную пошлину для захода в родные воды.

На самом деле, чего греха таить, те же корейцы, китайцы и на имеющихся российских верфях могли бы работать, строили бы корабли не хуже, чем у себя, пока наши не

научатся. Тем более что весь процесс шел бы под присмотром, каждый этап можно было бы контролировать.

Кстати, корпус-то построить не сложно и сегодня, другое дело, что для снижения стоимости строительства нам нужно решать вопрос со своим металлом, с оборудованием для судна.

– Сегодня уже звучат предложения строить корпуса в России, а всю «начинку» привозить из-за рубежа.

– Я вам скажу, что у нас РТМ уже 40 лет, и я до сих пор каждый год вынужден заказывать детали в бывшей ГДР – мы привязаны к ним. Так лучше давайте у себя все делать! Да, будет трудно, но соседние страны же это освоили. Если даже Китай сегодня строит полноценные промысловые суда, то чем мы хуже, разве мы не развитая страна? Думаю, при желании можно наладить строительство промыслового флота и у нас. В этом случае и деньги будут оставаться внутри страны. Вот только над механизмом стимулирования этого развития государству нужно серьезно поработать.

– А какие процессы, происходящие в отрасли, Вам наиболее импонируют? Например, как Вы относитесь к консолидации бизнеса? Сегодня мы видим работу отраслевых объединений нового формата, таких, как, например, Ассоциация

добытчиков минтая. Подобные организации доказывают, что рыбаки научились работать с государством, отстаивать свои права, предлагать решения проблем, а не только просить о помощи.

– Отраслевые объединения – это в любом случае необходимый инструмент в работе с властью. Одно дело, когда свою позицию пытается отстаивать одна фирма, совсем другое – когда представители отрасли консолидируются, объединяются в большие пулы. Тогда можно и на общение с государством выходить, выставлять определенные условия, добиваться принятия необходимых и полезных для отрасли решений. Я считаю, что это нормальное дело, так везде в мире делается. Мы же одно дело делаем, причем не в ущерб государству, а для его блага, я так считаю.

– Кстати, если предположить, что объединения такого уровня развития существовали бы в сложные для отрасли периоды, то, может, и во времена аукционов рыбакам удалось бы лучше защитить свои права?

– По сути, только по этой причине многие мелкие предприятия тогда и разорились – потому что каждый боролся сам за себя, старался получить квоты повыгоднее. Тогда, после стабильности советской эпохи, при переходе на новую экономику все ведь пришлось начинать

практически с нуля. Порядок сменился зыбкостью, а когда дошло дело до продажи квот за деньги, выжить в жесткой конкуренции смогли не все.

– А как Вы оцениваете консолидацию в масштабе отрасли? Рыбаков вновь вернули под крышу Минсельхоза – как Вы относитесь к таким переменам?

– Ну, если это не вредит общему делу, то пусть и в руководстве отрасли объединение происходит. Сейчас, правда, еще мало времени прошло, чтобы оценивать последствия. Хотя могу сказать, что и под руководством Росрыболовства отрасль много получила. В сравнении с периодом аукционов появилась определенная стабильность. Оно же как получается: есть квота на 10 лет – ты ее обязан освоить, планируешь под это работу своего предприятия, можешь давать определенные гарантии своим работникам. Если вдруг не получается что-то освоить, в конце концов, можешь продать свою долю квоты, вернуть ее государству для продажи на аукционе. Но в итоге квота служит и рыбакам, и всей стране.

Так что стабильность должна быть во всем. А стабильность – это и есть исторический принцип, это и есть длинные квоты, это и есть диалог с государством. Всем нужно знать, что будет завтра, к чему надо быть готовым. FN

ПОСТАВКА УСТАНОВКА И ОБСЛУЖИВАНИЕ СИСТЕМ СУДОВОГО СПУТНИКОВОГО ТЕЛЕВИДЕНИЯ

МИНИМАЛЬНЫЕ СРОКИ ПОСТАВКИ
В РАЗЛИЧНЫЕ РЕГИОНЫ

ВЫПОЛНЕНИЕ РАБОТ
КВАЛИФИЦИРОВАННЫМИ
СПЕЦИАЛИСТАМИ



Юрий ЯСНОВ

ДЕЛО В СЫРЬЕ И КАЧЕСТВЕ ПЕРЕРАБОТКИ



Председатель рыболовецкого колхоза «Дружба» Виктор РУТВИН

Председатель рыболовецкого колхоза Виктор РУТВИН убежден, что наработанный коллективом бесценный производственный опыт и изобретательная предприимчивость помогают достойно конкурировать на продовольственном рынке.

– Говорю о честной конкуренции, – уточняет руководитель. – Ведь на рыбном рынке еще полно и браконьерской, и разной поддельной рыбной продукции. Вот что обидно...

– Но у «Дружбы», должно быть, свой круг давних и надежных потребителей?

– Да, есть оптовые покупатели, которые работают с нами не первый год. Но вы же знаете, как непредсказуемо меняется ситуация. И в море, и на рынке. Вот, скажем, столичные чиновники дали зеленый свет разрекламированному норвежскому и американскому лососю и им

Продукции рыболовецкого колхоза «Дружба» народной популярности не занимать. Экологически чистая, аппетитная и, конечно, полезная, она уже шестой десяток лет пользуется широким покупательским спросом. В первую очередь ей отдают предпочтение сахалинцы, весьма щепетильные в выборе дальневосточных морепродуктов. Потому что известные на всю страну консервы с логотипом «Дружба» отличаются и приятной колоритной структурой, и неповторимым ароматом, и свежестью. Отличные вкусовые качества у копчено-вяленой продукции. А какая великолепная кулинария! Не говоря уже о деликатесной красной икре. То же относится к мороженой продукции. Ответственный подход к переработке рыбных уловов – в традициях старейшего островного рыбацкого предприятия

заполнили рынок. А наш, дальневосточный, в холодильниках лежит, теряя в цене и накручивая затраты. Раньше мы довольно активно сотрудничали с центральными регионами страны по договорам предоплаты. Деньги приходили заблаговременно, и колхоз использовал их на подготовку к путинам. Сейчас этот вариант стал редким исключением.



Очередной улов

– Виктор Семенович, в вашем колхозе развита механизированная и автоматизированная производственная инфраструктура. Для эффективной работы требуется солидная сырьевая загрузка. Как обстоят дела с промыслом?

– Прошедшая лососевая путина наших надежд не оправдала. На своих промучастках, в заливе Терпения, поймали только 1800 тонн горбуши. Это чуть больше половины заявленного и, соответственно, выделенного объема. Хотя реально могли взять больше. По-моему (и об этом говорилось на недавнем отчетно-выборном собрании Ассоциации «Союза рыболовецких колхозов и предприятий Сахалинской области») лососевую путину зарегулировали административными мерами. Чего только стоило введение так называемых пропусковых дней! То и дело поступали команды то рыбачить, то нет. Стабильной работы в море не

было. И вообще рыбалку закрыли досрочно под предлогом пропуска горбуши на нерест. Хотя истинную причину рыбаки видят в подходах осенней кеты, промысел которой им вовсе запретили. По решению областной анадромной комиссии, его вели только на базовых реках ЛРЗ и предустьевых участках рыбоводных заводов... Как понимаете, пользователи, приближенные к ЛРЗ. В таких «благоприятных» условиях от души порезвились браконьеры. Они беззастенчиво резали рыбу ради красной икры и на реке Поронай, и почти в открытую в ставных неводах на море.

А у нас в колхозе четыреста человек только постоянно работающих и одиннадцать единиц промыслового флота. Плюс береговая перерабатывающая база и вспомогательные цеха и службы. Только за последние семь лет приобрели восемь новых малых рыболовных сейнеров и вложили



Капитан малого рыболовного сейнера Александр КАЛТЫКОВ

колоссальные средства – семьдесят пять миллионов рублей – на полную модернизацию береговых рыбоперерабатывающих и морозильных мощностей. У нас прак-



Оборудование разделочной линии кукумарии изобрели и смонтировали специалисты колхоза



Кукумария после обработки

тически безотходное производство. Понятно, что затраты надо компенсировать эффективной круглогодичной работой. Поэтому терять на вынужденных простоях не хочется.

– Но залив Терпения богат и другими водно-биологическими ресурсами. Одной лососевой путинной промышленная добыча не ограничена?

– Тихоокеанские лососи в нашем прибрежном рыболовстве и основной объект добычи, и главная статья доходов. Зимой промыслом навагу, весной ловим камбалу, а осенью – кукумарию. Не против заняться промыслом других, восстанавливаемых, объектов. Но в заливе масса других пользователей, в том числе теневого бизнеса. Нагрузка на сырьевую базу гигантская. Чтобы сдержать чрезмерную эксплуатацию ресурсов, структуры Росрыболовства ограничивают сроки добычи. Причем коррективы вносятся зачастую в путинное время. В этом году на активном промысле наваги удалось поработать всего лишь четырнадцать дней. Камбалу дали ловить только месяц. Хотя рассчитывали на два согласно первоначальному приказу ФАР. Такое нежелательное регулирование ломает производственные планы, портит деловые отношения с оптовыми покупателями продукции. А что такое неработающий добывающий флот?

Это сплошные убытки. Это деморализует рыбаков и рыбообработчиков, потому что сильно бьет по семейным бюджетам. Уже поступают предложения пересмотреть порядок наделения пользователей некоторыми пищевыми объектами промысла и вернуть их в ОДУ. Я хочу добавить: при рассмотрении заявлений все-таки надо учитывать промысловую историю, экономическую и социальную значимость претендующих. Не лишне поинтересоваться репутацией по линии налоговых отчислений и соблюдения Правил рыболовства. Так было, и это дисциплинировало пользователей.

– Вы первыми на Сахалине начали добычу и переработку кукумарии. Какова реакция рынка на этот экзотический продукт?

– В основном им интересуются дальневосточники. Наверное, потому, что рядом Китай. А китайцы очень ценят это беспозвоночное морское животное за питательные, а особенно за удивительные лечебные свойства. Кукумария – это кладезь витаминов и полезных компонентов для человеческого организма. Содержащиеся в ней вещества незаменимы при лечении целого ряда серьезных заболеваний. В том числе сердечно-сосудистых и онкологических. Мы начали добывать кукумарию сравнительно недавно. После обработки морозим ее в сыром и

вареном видах. Делаем из нее чудесные салаты, которые быстро разбираются покупателями наших магазинов. Полуфабрикат реализуем по Сахалину, отправляем во Владивосток и Хабаровск. В этом году уже продали продукции из кукумарии на двадцать пять миллионов рублей. Высок спрос на кукумарию и у нас в Поронайске. Некоторые жители даже делают из нее вытяжку. Говорят, она очень хороша для профилактики разных недугов. Наши партнеры из Корсакова поставляемый им мороженный полуфабрикат варят, сушат и экспортируют в Китай. Мы тоже закупили необходимое оборудование для переработки этого ценного сырья на экспорт.

– Виктор Семенович, какая из решаемых руководством колхоза задач на сегодня для вас самая важная?

– В условиях жесткой конкуренции – сохранить наш замечательный коллектив. Надо сделать все для того, чтобы колхозный рыбопромышленный комплекс непрерывно работал круглый год. Чтобы дальневосточники и все россияне могли наслаждаться нашей рыбной продукцией еще многие и многие годы.

р/к «ДРУЖБА»
Сахалинская область,
г. Поронайск,
e-mail: korvet62@mail.ru

SCHALLER LEBENSMITTELTECHNIK®: ведущая инжиниринговая компания на рынке



Проектирование рыбоперерабатывающих предприятий. Поставка оборудования.
Технологическое сопровождение. Сервисное обслуживание.
Ваши задачи - выловить сырье и продать готовый продукт. Все остальное мы берем на себя.

SCHALLER TECHNOLOGY® | WIBERG® | STAR-MIX® | VORAN® | ITEC®
SCHNEIDER B.V. | FREUND | HOLAC® | LASKA | SEPAMATIC® | KNECHT
INJECT STAR® | NOCK® | REX® | TIPPER TIE™ | SCHALLER THERMOSTAR®
TOWNSEND | HEINEN FREEZING | WEBER® | SEALPAC® | KOMET | BIZERBA | HAAS

 **SCHALLER®**
LEBENSMITTELTECHNIK

Превратим идею в Ваш успех!

ЗАО "ШАЛЛЕР" РФ 115054, Москва, Павелецкая площадь, дом 2, стр. 2, Тел.: +7-495-797 63 33, Факс: +7-495-797 63 44
e-mail: office.moskau@schalleraustria.com

Алексей СЕРЕДА

РОССИЙСКИЙ РЫНОК МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ: ПРЕИМУЩЕСТВА И НЕДОСТАТКИ



Отечественный рынок страхования морских рисков находится сейчас на этапе становления. С монополизацией страхового дела в России появился целый ряд крупных, средних и даже мелких страховых компаний. О развитии отечественного рынка морского страхования, его сегодняшнем состоянии, а также о проблемах, с которыми сталкиваются российские страховщики и их клиенты, рассказал Дмитрий МЕЛЬНИК, директор филиала ООО «Росгосстрах» в Приморском крае.

– Дмитрий Николаевич, рынок морского страхования появился в России сравнительно недавно. На какой стадии развития он сейчас находится?

– В течение последних 20 лет рынок вполне сформировался: появились страховщики, брокеры, сюрвейеры, профильные адвокаты, а главное – компании-судовладельцы, основанные с участием частного капитала, для которых страхование стало осознанной необходимостью, а не просто строкой в бюджете. Таким образом, в России существуют все участники рынка, а история их взаимоотношений уже позволяет сделать не-

который анализ рынка и сравнить его с иностранными.

– И каковы будут результаты такого сравнения? Есть ли у российского рынка страхования какие-нибудь преимущества перед зарубежными?

– Есть. Я сразу оговорюсь, что сравнивать будем не с рынком конкретной страны, а с «заграницей» в целом. Прежде всего, для значительной части страхователей главным преимуществом российского рынка является тот факт, что страховщики говорят с ними на одном языке. Говоря «один язык», я имею в виду общность менталитетов, поведения и ценностных систем. В страховых ком-

паниях работает достаточно большое число людей с флота, которые знают жизнь судоходной компании изнутри и понимают проблемы судовладельцев. Судовладельцу нет необходимости лишний раз объяснять, почему он поступил именно так, а не иначе. Кроме того, многие из этих людей учились в одних вузах, работали в одних пароходствах, имели ряд общих знакомых. Иными словами, работа со «своими», то есть на российском рынке, дает страхователю психологический комфорт. Такое преимущество российского рынка можно назвать ментально-языковым.

Другим важным и очевидным фактором, который определяет конкурентоспособность российского рынка, является его географическая близость к клиентам. Для урегулирования серьезных претензий, решения других сложных задач, да и просто для поддержания нормальных отношений стороны должны регулярно встречаться. Следовательно, наш рынок имеет географическое преимущество.

Еще один козырь российскому страховому рынку, как ни странно, дает несовершенство современного российского законодательства. Конечно, оно адаптировано к внешнеэкономической деятельности значительно лучше, чем, например, советское. Но, тем не менее, наши законы имеют целый ряд изъянов, ограничивающих и усложняющих нормальное осуществление операций с зарубежными партнерами. А российские страховщики оперируют в едином правовом поле с клиентами. Риск признания операции не страховой со всеми вытекающими последствиями – штрафами, налогами и прочим – является в данном случае минимальным. Таким образом, можно говорить о правовом преимуществе российского рынка перед иностранными.

Также я хотел бы обратить внимание на процессы, связанные с урегулированием претензий. Ведь, покупая полис, страхователь фактически платит за сервис по урегулированию претензий. Российские страховщики зачастую делают это неформально, то есть вне слепого следования предписаниям правил страхования.

Урегулирование носит достаточно гибкий характер, и, работая на дан-

ном рынке, я регулярно сталкивался в прошлом и продолжаю сталкиваться с так называемым компромиссным урегулированием убытков – когда формально платит возмещение вроде бы и не стоит, однако это может повлечь потерю клиента. В подобных случаях претензия может выплачиваться в определенной пропорции. Например, совершенно типичными являются случаи, когда страховщики платят 25 или 50% от суммы, заявленной к возмещению страхователем, хотя имеют все предпосылки для отказа в ее выплате в принципе. Иностраные рынки – более устоявшиеся и формализованные, там подобные явления весьма редки. Таким образом, неформальность отношений тоже является важным преимуществом российского рынка.

– А можно ли подобным образом рассмотреть недостатки российского рынка морского страхования? Они ведь тоже наверняка имеются?

– Конечно. Самый серьезный минус – это кадровый голод. Отечественный рынок очень молодой, ему менее 20 лет, он просто еще не успел обучить достаточное количество специалистов в данной области. До начала 90-х годов единственной школой для морских страховщиков был ИНГОССТРАХ, который смог обучить к тому моменту считанные единицы, не более 20-30 человек, в то время как требовались сотни.

– И как удовлетворялась потребность в кадрах?

– Во-первых, начался переход некоторых сотрудников Ингосстраха в другие компании. Их просто перекупали лучшими условиями, как материальными, так и карьерными. Так поступали, например, компании «Росгосстрах», «Виллис», «Марш» и некоторые другие – во всех этих компаниях линию морского страхования начали и развили выходцы из ИНГОССТРАХА. С помощью проверенного десятилетиями богатейшего ингосстраховского опыта такие страховщики достаточно быстро заняли лидирующие позиции на российском рынке. Более того, они даже проникли на некоторые иностранные рынки: греческий, турецкий, немецкий, скандинавский – и укрепились там.

– А остальные?

– Другие компании занялись самостоятельным обучением сотрудников в процессе ведения бизнеса. Зачастую это были бывшие сотрудники

судоходных компаний, до того момента не имевшие опыта работы у страховщиков. Хорошо, если это были специалисты юридических или коммерческих подразделений, которые так или иначе имели понятие о страховании. Однако часто этими людьми оказывались бывшие капитаны и механики. Такие люди имели хорошую морскую практику, но не имели абсолютно никаких юридических и экономических знаний, необходимых в страховании. Это типичная ошибка ряда страховщиков, желавших начать бизнес по морскому страхованию. Не понимая сути процесса, они искали не юристов и коммерсантов, а «чистых моряков». Так поступало абсолютное большинство страховых компаний.

– Которые затем разорвались?

– Дело в том, что они наносили вред не только себе. Некоторые подобные «специалисты», набравшись хаотичных, бессистемных знаний и навыков, стали портить рынок своими безграмотными и некомпетентными действиями. Они не только подрывали авторитет молодого российского рынка в глазах клиентов, но и стали создавать свои «школы» страхования, обучая молодых специалистов на основе собственного опыта, который был, скажем так, весьма специфичен. В результате такие «команды» создавали правила страхования, которые поражали своей вопиющей некомпетентностью, и совершенно по-дилетантски вели претензии, не только не помогая клиенту в сложной ситуации, но и нанося ему прямой вред.

В брокерских компаниях дела обстояли не лучше. «Дочки» крупных международных брокеров, имея возможность напрямую передавать западные технологии и знания, наняли лучших специалистов и смогли обучить новых. А новые российские брокеры, за редким исключением, занимались тем же «самообразованием», про которое я говорил.

Квалифицированных кадров не хватает и сервисным компаниям российского страхового рынка, юридическим и сюрвейерским.

– Вы сейчас говорите о дефиците кадров у страховых организаций и компаний, которые оказывают около страховые услуги на рынке, а как дела со специалистами у другой стороны – страхователей, судовладельцев?

– Не лучше. Большинство судоходных компаний испытывают такую

же, а может, и большую, нехватку квалифицированных специалистов в области страхования, или риск-менеджеров. А это ведет к серьезным просчетам в выборе страховщика и страхового покрытия, оптимального по цене и качеству. Значит, при урегулировании претензий возмещение будет недополучено либо не получено вообще, если претензия заявлена некорректно. Также бывают попытки неоправданного получения возмещения, что ведет к тяжким судебным разбирательствам. Можно сказать, что абсолютно все участники российского рынка морского страхования испытывают кадровый дефицит. Топ-менеджмент компаний не способен грамотно сформулировать задачи, а исполнители не могут их грамотно выполнить. На рынке появляется большое число некомпетентных участников, и как следствие конкурентоспособность рынка в целом падает.

– Дефицит квалифицированных специалистов сказывается и на методах работы компаний?

– Если компании-участники рынка не имеют доступа к уже существующим технологиям и бизнес-процессам западных рынков, следовательно, они пытаются создавать свои. Чаще всего это ведет к абсолютной невозможности задействовать классические методы работы, которые применяются на развитых рынках страхования. И если иностранные контрагенты пытаются взаимодействовать с такими компаниями-«изобретателями», то они, как правило, терпят неудачу. Например, иностранным брокерам, адвокатам, сюрвейерам и прочим специалистам некоторые отечественные страховщики предлагают заключать договор о сотрудничестве, что вызывает у тех шок, особенно если учесть уродливую и непонятную форму таких договоров. Но особые сложности вызывает тот факт, что каждая российская страховая компания имеет свои правила страхования. Причем они порой кардинально отличаются друг от друга. Правила страхования различных компаний отличаются настолько, что могут иметь взаимоисключающие пункты – то, что страхуется у одних, попадает в исключения из покрытия у других. Причем исключения несут иногда уникальный характер – исключается то, что в течение 300 лет на международных рынках всегда страховалось. Например, ошибка, умысел капитана или команды. О какой конкурентоспособ-

ности рынка можно говорить в таком случае? Конечно, в этом есть и вина российского законодательства, еще слишком молодого, чтобы учитывать все тонкости страхового рынка.

Недостаток кадров испытывают и банки, а ведь это полноценные участники рынка морского страхования России. Некоторое время назад, примерно с начала 2000-х годов, отечественные банки начали активно кредитовать судоходную отрасль под залог судов. В связи с этим возникла необходимость в страховании залогового имущества. Не владея как следует технологиями работы с залоговыми судами, которые применяются на иностранных рынках, российские банки пытаются изобретать собственные. И это, естественно, ничем хорошим не заканчивается. Во-первых, банки зачастую не умеют оценивать стоимость залога и вообще плохо представляют, из чего и как она складывается. Это ведет либо к недооценке закладываемых судов, что плохо для клиента, либо к их переоценке, что опасно уже для банка. Во-вторых, бывает так, что банки абсолютно не понимают сути страхования и принципов его работы в части защиты собственных интересов и в связи с этим пытаются навязывать клиентам и страховщикам «самиздатовские» условия заключения договоров страхования. В-третьих, иногда банки не представляют себе процесса урегулирования претензий по страховым случаям. Из-за этого они либо допускают ущемление своих интересов, либо неоправданно усложняют договор страхования, доставляя дискомфорт клиенту и страховщику.

Все это и ведет к тому, что отечественные судовладельцы стараются по возможности кредитоваться за рубежом.

– Понятно, что целый перечень недостатков российского рынка морского страхования связан с кадровыми проблемами. Но ведь явно есть и другие проблемы - системно-го характера?

– Я говорил про разнообразие правил страхования, которое ведет к тому, что клиенту элементарно неудобно работать на отечественном рынке. Таким образом, поиск наиболее адекватного страхового покрытия уже вызывает трудности. Соответственно, очевидной становится необходимость унификации правил страхования.

Также я хотел бы остановиться на проблеме перестраховочной за-

щиты. Защиту имеют все участники рынка, она является фактором финансовой стабильности страховой компании. Она порой кардинально различается как по количественным показателям, то есть емкостям перестраховочных договоров, так и по качественным – характеру объектов и рисков по ним, которые могут быть покрыты облигаторным договором. Большинство страховщиков может покрывать лишь очень ограниченное количество объектов по усеченному перечню рисков (некоторые, наоборот, берут в портфель все что угодно по любым ставкам). Однако суть таких ограничений возможностей страховщика не всегда доносится до клиента, в результате чего страховщики берут в портфель риски, не защищенные перестрахованием. В случае катастрофического убытка при такой схеме очень велика вероятность, что страхователь недополучит возмещение. Таким образом, очевидно, что у морского страховщика должна быть максимально полная и качественная перестраховочная защита. А это, однако, весьма дорогостоящий продукт, недоступный большинству отечественных страховщиков.

– То есть большинство наших страховщиков финансово несостоятельно?

– Ведение операций по морскому страхованию – весьма капиталоемкий процесс. Наем квалифицированного персонала, организация полноценной перестраховочной защиты – все это стоит немалых денег. Однако в реальности мы наблюдаем в России ситуацию, когда морским страхованием пытаются заниматься компании, едва способные оплатить покупку нового офиса.

Кроме того, помимо значительных денежных средств, к услугам судовладельцев страховщик должен периодически предоставлять некоторые специальные финансовые инструменты, например, банковские гарантии по страховым случаям. Они необходимы для недопущения ареста судна по претензиям третьей стороны. За рубежом любой серьезный страховщик выполняет данную операцию за сутки. Однако в России ее до сих пор осуществляют лишь несколько компаний, причем не за один день! Понятно, что ни о каком качестве страхового сервиса на российском рынке в целом в данной ситуации говорить не приходится.

И это лишь наиболее существенные пробелы в российском зако-

нодательстве, затрудняющие нормальное функционирование рынка страхования вообще и морского страхования в частности.

– И какое положение российский рынок при всех его недостатках занимает в международном рейтинге?

– К сожалению, положение российского рынка морского страхования в международном рейтинге само по себе является недостатком. Не секрет, что суверенный рейтинг РФ не столь высок, как у большинства развитых стран. На данный момент, по версии агентства S&P, он на уровне BVB. Соответственно, ни одна российская компания-резидент не может иметь рейтинга выше. Таким образом, отсутствие высокого рейтинга еще длительное время будет являться мощным тормозом в развитии рынка морского страхования России.

– Так конкурентоспособен ли российский рынок морского страхования в принципе?

– Ответ на этот вопрос заключается в самом его наличии. Раз есть страховщики и клиенты идут именно к ним, значит рынок как минимум жизнеспособен. Будем надеяться, что решение существующих проблем является лишь вопросом обозримого будущего. **FN**

СПРАВКА:

В Приморском крае действует филиал ООО «Росгосстрах», который включает 11 агентств и 21 страховой отдел, а также Региональный Центр урегулирования убытков во Владивостоке и 6 пунктов урегулирования убытков на территории края.

РОСГОССТРАХ – крупнейшая по масштабам российская страховая компания с 90-летней историей.

В Группу компаний РОСГОССТРАХ входят ОАО «Росгосстрах», ООО «Росгосстрах», СК «РГС-Жизнь» (страхование жизни и добровольное пенсионное обеспечение), НПФ «РГС», ООО «РГС-Медицина» (ОМС). ООО «Росгосстрах» – это 74 филиала во всех субъектах Российской Федерации, включающих более 3500 агентств, страховых отделов, офисов продаж, подразделений урегулирования убытков.

РОСГОССТРАХ является лидером российского рынка страхования (около 45 млн. клиентов) и традиционно оказывает существенное влияние на развитие страхового рынка России.

ООО Научно-производственная
компания

«ПОЛИТЕСТ»



Работы производятся
в соответствии с требованиями
Российского
Морского Регистра Судоводства

Разработка проектов и технической документации.

По всем направлениям судовой тематики в объеме переклассификации, ремонта, модернизации и переоборудования судов.

Разработка проектов замены главных двигателей и дизель генераторов. Замена компрессоров, морозильных аппаратов. Радио и навигационного оборудования.

Оценка фактической прочности корпусных конструкций.

Разработка документации и определение оптимальных объемов ремонта при освидетельствовании. Замеры остаточных толщин элементов корпуса, оценка технического состояния. Расчеты прочности. Расчет допускаемых остаточных характеристик корпуса судна

Кренование и взвешивание. Разработка документации по остойчивости и непотопляемости, судовых планов (СОЛАС, ПЗМ).

Торсиографию. Дефектоскопия деталей и узлов неразрушающими методами.

690012, Владивосток, а/я 12140, тел.: (423) 2279-898, 2719-440
тел./факс: (423) 2279-768. E-mail: nprk@bk.ru

Пусан, Корея: тел.: (82-51) 468-2596, факс: (82-51) 4682597, РЗ (82) 10 35962572,
10 63137556. E-mail: nprkbusan@hotmail.com
КНР, Далянь: (+86) тел.: 151 640 842 50, (+86) 411 826 989 32.
E-mail: Goroshenko.y@mail.ru. ИСО 9001:2008

ПЛАСТИК ДВ

ВЕДУЩИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ
ПОЛИЭТИЛЕНОВОЙ УПАКОВКИ
НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

- Вкладыш ПВХ 35x95
- Роспуск, косынка, крабовик
- Вкладыш в г/я №32
- Пакеты мусорные

Изготовление под заказ по вашим размерам

- Мешки п/п, бумажные
- Сэндвич Бэг

г. Владивосток, ул. Днепровская, 21-а.
Тел.: (423) 230-06-16, 240-98-46.
E-mail: plasticdv@gmail.com



烟台冰轮 YANTAI MOON

YANTAI MOON CO., LTD – крупнейший в Китае производитель холодильного оборудования и холодильных систем, предлагающий комплексные решения для пищевых производств



■ Холодильные компрессоры и агрегаты, чиллеры

■ Системы центрального хладоснабжения, судовые и береговые морозильные комплексы

■ Льдогенераторы

■ Холодильные склады и терминалы



Представительство в России: г. Владивосток, ул. Карбышева, 4, оф. 101.

Тел.: (423) 234-80-11, сот. тел.: + 7 924 301 66 32. E-mail: moongroup@bk.ru, yantaimoon@mail.ru. Сайт: www.moonoverseas.com

Дилер: ООО «Технологическое Оборудование» (Владивосток), тел.: (423) 234-01-43, 231-92-67

ПОДПИСКА НА ИЗДАНИЯ МЕДИАХОЛДИНГА

FISHNEWS

НА 2013 ГОД

**ЕСЛИ КНИГ
ЧИТАТЬ
НЕ
БУДЕШЬ**



**СКОРО ГРАМОТУ
ЗАБУДЕШЬ**

А. Могилевский. 1925 г.

Журнал: 4 номера в год

Газета: 12 номеров в год

По вопросам оформления подписки на 2013 год обращайтесь:

Отдел подписки: тел.: 8 914 707 05 28

e-mail: antonina@fishnews.ru

ОБЛЕДЕНЕНИЕ СУДОВ НА АКВАТОРИЯХ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ МОРЕЙ

Александр ПЕТРОВ
кандидат географических наук
ФГБУ «ДВНИГМИ»

Известные из практики судовождения сведения и анализ бедствий а море показывают, что в холодный период года наиболее опасным для судов природным явлением является обледенение. Ежедневно от обледенения страдают десятки и сотни судов. Обледенение затрудняет и нарушает производственную деятельность, приводит к травматизму моряков и нередко к катастрофическим последствиям. К сожалению, статистики гибели судов непосредственно по причине обледенения за прошедшие два десятилетия на дальневосточных морях (Берингово, Охотское, Японское) отсутствуют. Хотя в средствах массовой коммуникации регулярно появляется информация о подобных случаях на морях Мирового океана.



Ранее в дальневосточном регионе зарегистрировано более 80 случаев гибели судов. Так, в период с 1957 по 1961 год погибло 44 японских судна, а с 1963 по 1967 год – 19 судов и 296 членов экипажей. В период с 1966 по 1968 год погибло 5 английских судов и 159 членов экипажей. 19 января 1965 года при шторме 10-12 баллов, снегопаде и температуре -23°C погибло 4 советских и 6 японских судов в Беринговом море, при этом спасли только одного человека, а в 1969 году при обледенении в Татарском проливе погибло судно, принадлежавшее гидрометеорологической службе. В целом, исходя из неполной статистики за прошедший период, из 16 отечественных экипажей спасено только 8. Известны и многочисленные другие случаи гибели судов по причине обледенения.

Практический интерес к данной теме в настоящее время обусловлен, прежде всего, активным судоходством в дальневосточном регионе, наличием большого количества малых и средних рыболовных судов, наиболее подверженных обледенению, активным освоением шельфовых районов. Кроме этого, высокий

уровень опасности для судов в настоящее время привносят и новые формы хозяйствования, вследствие которых судовладельцы планируют выход в море судов без должного внимания к возможности обледенения, а судоводители не обеспечены достаточной оперативной и прогностической информацией.

Известно, что явление обледенения судов относят к разряду опасных и особо опасных или стихийных гидрометеорологических явлений. Основное влияние на обледенение судов оказывают температура воздуха и ветер, усиливаемые неблагоприятными атмосферными явлениями, такими, как: парение моря, туман, атмосферные осадки. Характер и в целом возможность обледенения существенно зависят от объективных и субъективных факторов. Среди них можно отметить такие, как технические (тип судна, такелаж, загрузка, покрытие и так далее), а также действия, предпринятые судоводителем по уменьшению возможности обледенения судна. Для мореплавателей разработаны соответствующие инструкции поведения при обледенении, при этом основными средствами



борьбы с обледенением являются: маневр судна, уменьшающий нарастание льда; околка льда силами экипажа; выход из зоны обледенения. Ранее в Гидрометцентре СССР были изданы «Временные указания по предупреждению и возможном обледенении судов», а также «Методические указания по предупреждению угрозы обледенения судов» (ААНИИ, 1972 г.).

В последующие годы в ФГБУ «ДВНИГМИ» под руководством автора настоящего материала проведен большой комплекс исследований характера обледенения судов на дальневосточных морях, выявивших связи параметров обледе-

Основное влияние на обледенение судов оказывают температура воздуха и ветер, усиливаемые неблагоприятными атмосферными явлениями, такими, как: парение моря, туман, атмосферные осадки.

нения с гидрометеорологическими факторами, определяющими или способствующими обледенению судов. С целью предоставления заинтересованным лицам и организациям наиболее полной информации о характере обледенения судов на акватории дальневосточных морей был разработан «Атлас-справочник

обледенения судов на дальневосточных морях». Представленные в Атласе сведения позволяют обеспечить практическими рекомендациями о характере возможного обледенения судов капитанов и штурманов различных ведомств, а также судовладельцев при планировании операций на море.



Основу Атласа составляет табличный и графический материал, характеризующий данные непосредственных регистраций обледенения на судах, характеристики параметров обледенения судов, взаимозависимости параметров обледенения от гидрометеорологических элементов и погодных условий. В Атласе также представлены карты повторяемости обледенения судов по трем степеням интенсивности: медленное обледенение, быстрое и очень быстрое – рассчитанные по методике, используемой в прогностической практике гидрометслужбы.

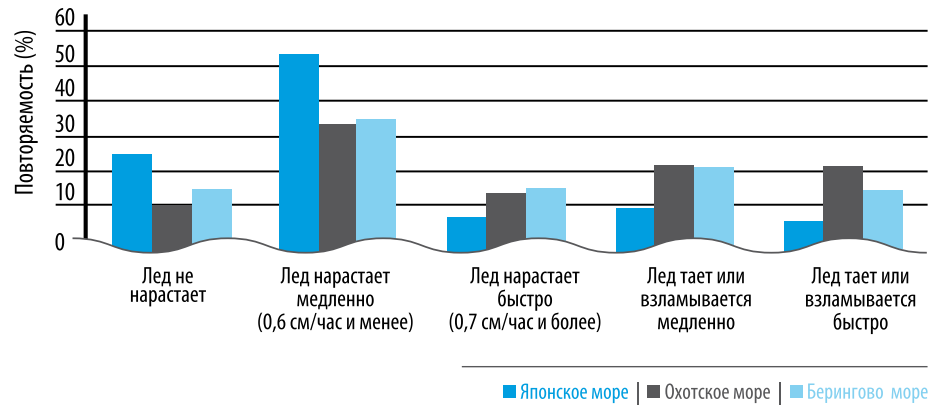


Рис. 1. Повторяемость случаев обледенения судов в зависимости от характера обледенения

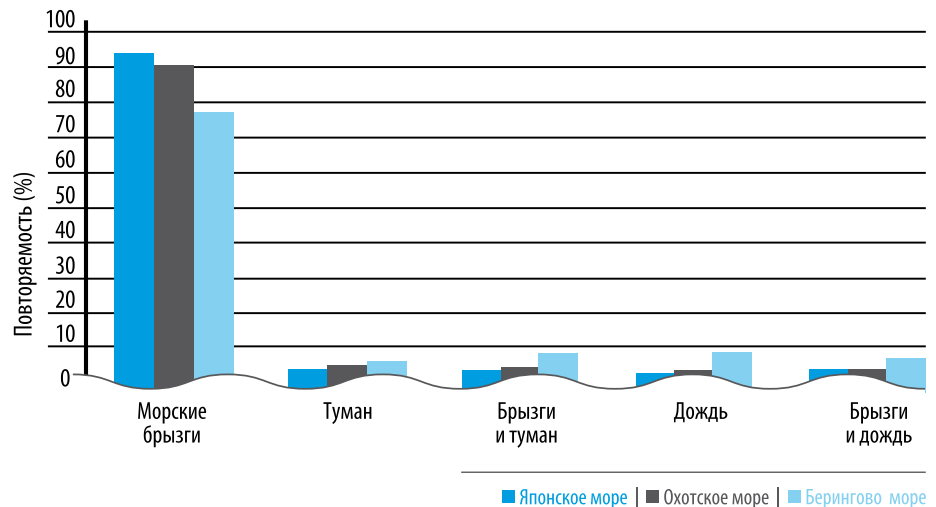


Рис. 2. Повторяемость случаев обледенения судов в зависимости от причин обледенения

В работе над Атласом использовано более 2 миллионов судовых наблюдений над гидрометеорологическими элементами, выполненными на акваториях дальневосточных морей, из них более чем в 35 тыс. случаях зафиксировано обледенение судов. Временной период охватывает промежуток времени от 1961 по 2005 гг. Для определения синоптических условий просмотрено более 2 тыс. синоптических процессов над акваториями Дальневосточных морей.

Не вдаваясь в подробности, можно отметить, что при разработке Атласа рассматривались параметры обледенения, соответствующие правилам наблюдения на судах, и характеристики интенсивности обледенения, принятые в прогностической практике гидрометслужбы России.

В результате анализа данных судовых наблюдений выявлено, что непосредственно регистрируемые случаи обледенения отмечаются на всей акватории рассматриваемых

морей с октября по июнь. Наиболее благоприятные условия для возникновения всех видов обледенения складываются в период интенсивного ледообразования: с января по март.

При исследовании обледенения судов основное внимание уделялось анализу интенсивности обледенения, при котором происходит нарастание льда, в частном случае – медленного и быстрого. Их соотношение определяет суровость морей по признакам интенсивности обледенения. Охотское и Берингово моря относятся к наиболее суровым морям. Здесь отношение всех случаев медленного обледенения к быстрому характеризуется величинами равными 0,6 и 0,4 соответственно. Практически каждое второе обледенение фиксируется как быстрое. В Японском море в целом это отношение соответствует величине близкой к 0,1.

Некоторые статистические сведения о характере обледенения на морях, полученные непосредствен-



Обледенение в Японском море в значительной мере характеризуется как медленное, а быстрое обледенение в Охотском и Беринговом морях превышает по повторяемости быстрого обледенения в Японском море более чем в два раза.

но по судовым наблюдениям, представлены на рисунках 1 и 2. На них видно, что обледенение в Японском море в значительной мере характеризуется как медленное, а быстрое обледенение в Охотском и Беринговом морях превышает по повторяемости быстрого обледенения в Японском море более чем в два раза. Около 90% всех зафиксированных случаев обледенения на морях характеризуются как брызговые, а совместно со случаями тумана и дождя их количество превышает 95%, что в целом подтверждает статистику для других регионов Мирового океана.

При планировании морских операций мореплавателям, помимо знания основных влияющих на обледенение судов факторов, необходимы сведения о возможности обледенения на конкретной акватории в определенный период времени. Для этого, как отмечалось выше, в Атласе представлены карты вероятности обледенения для каждого моря по месяцам. Построение карт производилось на основе результатов расчета повторяемости соответствующих температурно-ветровых комплексов, применяемых в практике гидрометслужбы России и характеризующих:

Медленное обледенение:

1. Температура воздуха от -1°C до -3°C , любая скорость ветра, забрызгивание или одно из следующих явлений – атмосферные осадки, туман, парение моря;

2. Температура воздуха ниже -3°C и скорость ветра до 9 м/с.

Быстрое обледенение:

Температура воздуха от -3°C до -8°C и скорость ветра от 9 до 15 м/с.

Очень быстрое обледенение:

1. Температура воздуха ниже -4°C , скорость ветра 15 м/с и более;

2. Температура воздуха ниже -8°C , скорость ветра от 9 до 15 м/с.

Все имеющиеся сведения о температуре воздуха и скорости ветра в море по данным судовых наблюдений группировались в 1° квадраты по месяцам. Расчет повторяемости характеристик обледенения производился для каждого квадрата. В результате были рассчитаны карты вероятности обледенения по всем морям за каждый месяц холодного периода года. На рисунке 3 представлен пример подобных карт для



■ БЛОК-ФОРМЫ

ДЛЯ ЗАМОРОЗКИ РЫБЫ на 11 кг
Формирует блок размером
800мм X 254мм X 65мм



■ РАМКА

ДЛЯ ЗАМОРОЗКИ
МОРЕПРОДУКТОВ на 7,5 кг
Формирует блок размером
485мм X 255мм X 60мм



■ ПОДДОН

ДЛЯ ЗАМОРОЗКИ РЫБЫ
РАЗЛИЧНЫХ РАЗМЕРОВ
Материал: алюминий,
нержавеющая сталь

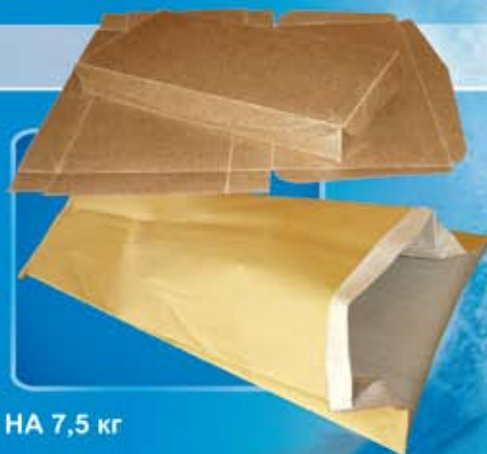


■ ПРОТЕКТОР

П-КОА-5, 10

■ МЕШОК НА 22 кг

■ БЛОК-ЛАЙНЕР НА 7,5 кг



■ КУХТЫЛЬ

АМГ-200



E-mail: signal-vostok@mail.ru

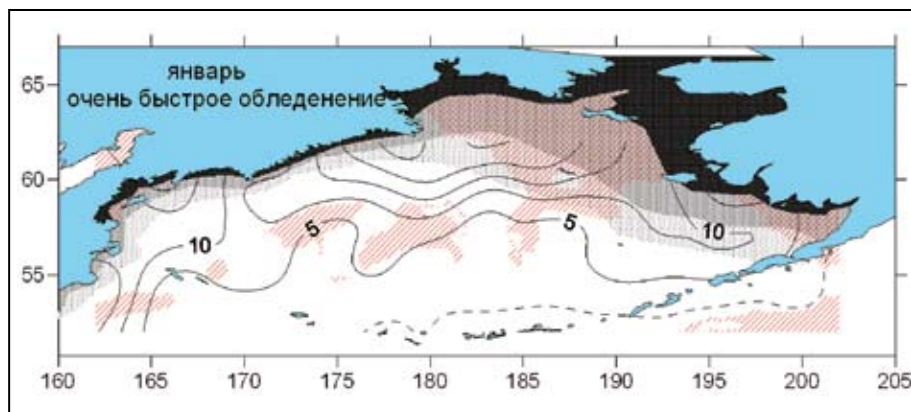
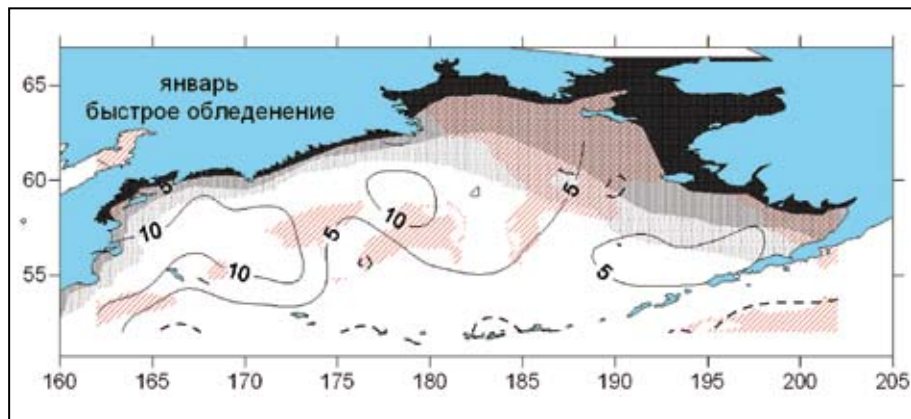
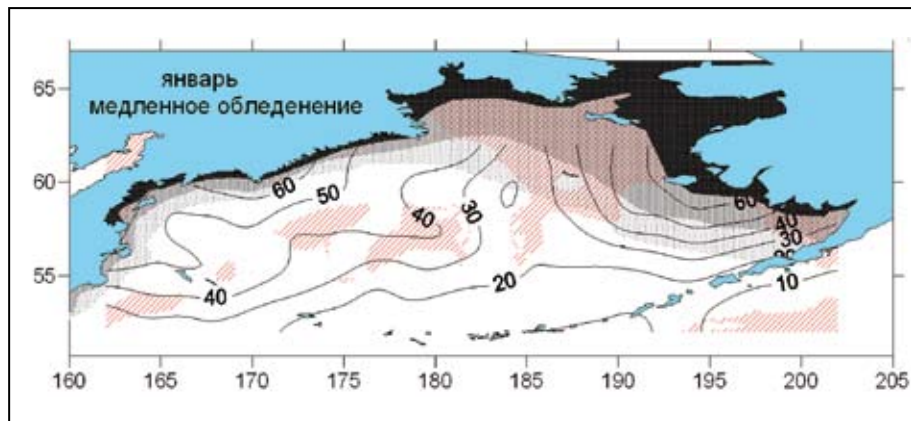


Рис. 3. Карты вероятности обледенения на акватории Берингова моря в январе

случаев медленного, быстрого и очень быстрого обледенения в Беринговом море в январе.

Учитывая большую неоднородность полученных величин повторяемости, на картах приведены изолинии повторяемости более 5%, при этом пунктиром нанесена крайняя граница возможного обледенения. Здесь же отмечены зоны наличия льда в различные по типу зимы: мягкие, средние и суровые. Помимо этих сведений, на картах выделены красной штриховкой зоны, по которым существует не-

достаток исходных данных как по их общему количеству, так и по достаточности их климатического обобщения для каждого из квадратов. Минимальное количество исходных данных выбиралось на основе расчета первой квартили при статистической обработке всего массива данных за конкретный месяц.

В заключение можно отметить, что в статье приведены лишь основные принципы построения Атласа-справочника обледенения судов на акватории Дальневосточ-

ных морей. Ограниченный объем статьи не позволил представить всю информацию, а лишь осветить отдельные его стороны. В целом же в Атласе, на основе статистического обобщения, приведены многообразные сведения об интенсивности обледенения, его причинах, взаимосвязях с элементами окружающей среды, в том числе и погодными факторами на акватории каждого моря. Весь материал представлен в двух разделах.

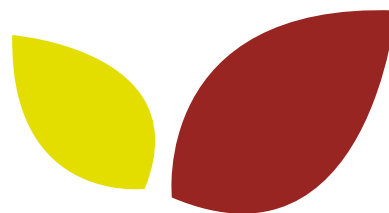
Первый раздел содержит табличный, графический и текстовый материал, характеризующий исходные данные, характеристики параметров обледенения судов, зависимости параметров обледенения от гидрометеорологических элементов и погодных условий. Так, к примеру, представлены таблицы и графики, отражающие зависимости параметров медленного или быстрого обледенения от численных величин температуры воздуха и воды, скорости и направления ветра, высоты волны. Здесь представлена также характеристика возможного обледенения на акватории каждого из морей за каждый месяц.

Второй раздел содержит карты вероятности обледенения судов по трем степеням интенсивности: медленное обледенение, быстрое и очень быстрое – рассчитанные по температурно-ветровым градиентам. Карты представлены для каждого моря в отдельности ежемесячно за все периоды регистрации отрицательной температуры воздуха. Они не являются прогностическими, но позволяют учитывать вероятность возможного обледенения судов на конкретной акватории моря в моменты времени, в которые планируется проведение операций на море – будь то доставка грузов или добыча морепродуктов.

Атлас предназначен для капитанов и штурманов различных ведомств, судовладельцев, сотрудников научно-исследовательских и проектных организаций, органов Гидрометслужбы.

Информация об Атласе размещена на веб-сайте ФГБУ «ДВНИГМИ». В наступающем 2013-м году планируется разместить полную интернет-версию Атласа, а также опубликовать его в виде отдельной монографии. FN

22-я Международная выставка
продуктов питания и напитков



worldfood

MOSCOW

16 - 19 сентября 2013

Россия • Москва • ЦВК «Экспоцентр»
Россия • Москва • ЦВК «Экспоцентр»



По вопросам участия обращайтесь:
+7 (495) 935-7350, 788-5585
worldfood@ite-expo.ru

www.world-food.ru



АССОЦИАЦИЯ ДОБЫТЧИКОВ МИНТАЯ

Крупнейшее российское отраслевое объединение,
в которое входят **46 рыбопромышленных**
предприятий Дальнего Востока



Объем добытых нашими предприятиями
водных биологических ресурсов в 2011 году превысил
1,5 млн. тонн (36% общероссийского вылова)

Объем выпускаемой пищевой рыбопродукции составляет
30% общероссийского объема производства