

# ИНИЦИАТИВА СНИЗУ

Планы российских судостроителей приступить к серийному производству современных энергосберегающих рыбопромысловых судов ярусного лова требуют ускоренного принятия правительственных решений.



Ленинградский судостроительный завод «Пелла» планирует уже в ближайшие месяцы достроить головное научно-промысловое судно, спущенное на воду еще в мае прошлого года. Судно, которому будет присвоено имя известного ученого Константина Константинова, много лет изучавшего особенности промысла донных рыб в Северной Атлантике, будет зарегистрировано в Российском международном реестре судов (РМРС). После подъема российского флага экипаж совместно с учеными отраслевых институтов ВНИРО и ПИНРО приступит к промысловым испытаниям и выполнению программы по количественной оценке недоиспользуемых запасов донных рыб в различных регионах Баренцева моря. Для этих целей новое судно оснащено специальной аппаратурой и современным рыбопромысловым оборудованием для ярусного лова донных рыб (трески, пикши, палтуса, зубатки, окуня).

Но до сих пор Росрыболовство не приняло на правительственном уровне решения по обеспечению этого судна квотами (правом на вылов рыбы) в расчетном размере 3000 т донных рыб ежегодно – целевым назначением для проведения комплексных ресурсных исследований.

## ПОДЦЕПИТЬ НА КРЮЧОК

В Северном бассейне отечественный промысловый флот (95% судов, ведущих здесь добычу, – траулеры) вылавливает преимущественно молодь донных рыб в возрасте от 3 до 7 лет, массой от 0,5 до 3 кг. Но треска и пикша живут в регионе до 22 лет и достигают веса в 45–50 кг. Добыть крупную донную рыбу тралом практически невозможно – она его умело избегает, что доказали и отечественные ученые, и ученые ряда Скандинавских стран.

Такую крупную рыбу отлично добывают современные автоматизированные суда ярусного лова, использующие древний способ архангельских поморов – крючковую снасть на длинном тресе. Наживка на крупный крючок насаживается в момент постановки многокилометрового яруса специальными автоматизированными устройствами. Таких судов у России в Баренцевом море не более 10–12 единиц.

Последние 20 лет российские ученые оценивали сырьевые ресурсы донных рыб в Баренцевом море, используя только данные об уловах на траулерах. Поэтому общий про-

мысловый запас донных рыб в этом регионе России недооценен. Для получения достоверных данных о наличии в российской зоне Баренцева моря и соседних морях запасов крупных донных рыб старших возрастных групп требуются дополнительные ресурсные исследования на современных судах ярусного лова. Такие работы ведет, например, Норвегия, в которой доля ярусного промысла составляет не менее 50%, а в ее прибрежной зоне траловый лов вообще запрещен как экологически вредный и разрушающий донную среду обитания рыбы и морепродуктов. Такие же запреты в соответствии с принятыми нормами и правилами рыболовства введены в Канаде, Исландии и ряде других северных стран.

Экологи из Фонда дикой природы отмечают, что рыба, ушедшая сквозь ячейки траловых сетей, как правило, гибнет. К тому же траловые сети мнут и портят рыбу. При ярусном лове вероятность негативного воздействия на морское дно и прилов сводится к минимуму. Морские биоресурсы, добываемые на судах ярусного лова, отличаются более высоким качеством и, соответственно, стоимостью.

По предварительным научным данным, дополнительная сырьевая база ярусного промысла донных рыб в Северном бассейне может обеспечить строительство в России и круглогодичную работу 25–30 средних морских судов ярусного лова. При этом береговые рыбоперерабатывающие предприятия получают дополнительное сырье высокого качества, реализация которого может составить около 12 млрд рублей в год.

Кроме того, ярус – пассивное орудие лова, у него расход топлива значительно ниже, так как требуются гораздо меньшие усилия, чем при постановке и особенно при выборке донного трала. Средний удельный расход топлива на 1 тонну выловленной рыбы составляет на траулерах 0,60–1,5 т, а на судах ярусного лова – не более 0,23–0,4 т, то есть в 3 раза ниже.

Правда, при ярусном лове необходимо использовать в качестве наживки на крючки дополнительные биоресурсы – кальмаров, рыбу, моллюсков. Но как утверждают специалисты, затраты на наживку значительно ниже, чем дополнительные расходы на топливо.

Но вот что очень важно учесть. Отечественный рыболовный флот в Баренцевом море 60% рыбы добывает в 200-мильной экономической зоне Норвегии и промысловых районах архипелага Шпицберген, и только 40% – в 200-мильной экономической зоне России. Не исключено, что Норвегия



может ограничить применение донных траловых орудий лова в подконтрольных ей районах в связи с определенным ущербом, который наносят экосистеме эти орудия лова. Береговая охрана Норвегии уже ужесточила проверки российских судов, ведущих промысел в западных районах Баренцева моря. За выбросы в море маломерных рыб на российские траулеры налагаются существенные штрафы, и были неоднократные случаи ареста судов.

В действительности береговой охраны Норвегии прослеживается четкий курс на выдавливание российского тралового промысла из районов совместного рыболовства. Вполне вероятно, что в условиях экономического противостояния и введения санкций ЕС в отношении Российской Федерации ситуация может еще более обостриться.

Другая проблема связана с состоянием отечественного рыбопромыслового флота. Он экстренно нуждается в обновлении. Так, в Северном бассейне из судов, работающих в Баренцевом море, более двух третей устарели физически и морально. Казалось бы, в последние годы руководство страны уделяет этой проблеме внимание. Правительство неоднократно своими постановлениями и поручениями обязывало соответствующие министерства и ведомства разработать и реализовать меры по экономическому стимулированию строительства на территории России высокотехнологичных морских рыбопромысловых судов. Но разработать конкретный механизм реализации этих поручений и приступить к серийному строительству таких судов в России пока не удалось. Они строятся лишь по единичным заказам

или приобретаются за рубежом. До сих пор по данному вопросу не приняты конкретные взаимные обязательства государства, российских рыбопромысловых компаний и судостроителей.

Лед тронулся, когда **руководители судостроительного завода «Пелла» и мурманской рыбопромысловой компании «Персей» Герберт ЦАТУРОВ и Александр ЧУМАКОВ** обсудили различные варианты взаимодействия и договорились о долгосрочном сотрудничестве для постройки серии судов для ярусного лова. При этом «Персей» выступает как заказчик, а «Пелла» – как инвестор и строитель современных конкурентоспособных судов.

В качестве прототипа нового судна был выбран норвежский ярусолов «Гиер-II», подтвердивший на практике высокую эффективность работы в Баренцевом море. Рабочую документацию на основе зарубежного технического проекта выполнило КБ завода «Пелла». Технический проект судна ледового класса Ice 2 разработан с такими характеристиками: длина – 47,5 м, ширина – 12 м, объем рефрижераторного трюма – 500 куб. м, мощность ГД – 1200 кВт. Для проживания и работы экипажа численностью до 20 человек (в том числе 2 места для научных сотрудников отраслевых НИИ) предусмотрены комфортные условия. Объекты морского лова – донные виды рыбы.

Судно строится на собственные и заемные внебюджетные средства завода с прибылью не более 2–3%. Затем оно передается в эксплуатацию заказчику с рассрочкой платежа на 5 лет. Расчетный срок окупаемости судна составляет не более 6 лет.



### ПОРА И ВЛАСТЬ УПОТРЕБИТЬ

Как отмечают **заместитель генерального директора «Пеллы» Илья ВАЙСМАН** и **генеральный директор компании «Персей» Александр ЧУМАКОВ**, инвестиционный заводской проект прошел рабочую и квалификационную экспертизу автономной некоммерческой организации «Агентство стратегических инициатив по продвижению новых проектов» (АСИ). Наблюдательный совет АСИ под председательством Президента РФ Владимира Путина еще в ноябре 2013 года поручил Минпромторгу России и Росрыболовству разработать конкретные меры по стимулированию производства в России ресурсосберегающих рыбопромысловых судов и приступить к реализации мер государственной поддержки рыбопромысловых компаний, размещающих заказы на отечественных судостроительных предприятиях. Также было предусмотрено обеспечение выполнения программы работ по выявлению недоиспользуемых биоресурсов Баренцева моря, в том числе с применением современных судов ярусного лова российской постройки. Но пока все эти планы лишь на бумаге.

В конце 2014 года «Пелла» и «Персей» обратились с письмом к главе государства. Этот шаг они объясняют необходимостью ускорить на мощностях уже созданного нового комплекса завода «Пелла» организацию серийного строительства современных рыбопромысловых судов.

В письме содержится перечень конкретных мер, разработанных с участием ученых и специалистов отраслевых институтов ВНИРО и ПИНРО, представителей АСИ, ведущих рыбопромысловых компаний Северо-Запада и Ассоциации судостроителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Их реализация предоставит российским компаниям те же экономические условия, что есть у конкурентов на мировом рынке.

В частности, предлагается обеспечить субсидирование из бюджета процентных ставок за кредиты и лизинговые платежи при строительстве в России новых рыбопромысловых судов и их регистрации в РМРС, а также освободить судостроителей от НДС и таможенных пошлин при строительстве на российских верфях рыбопромысловых судов и их регистрации в РМРС, а также при ввозе на таможенную территорию РФ судового комплектующего оборудования, аналоги которого в России не производятся.

Предлагается также создать Фонд утилизации устаревших судов рыбопромыслового флота и предусмотреть возможность оплаты из него рыбопромысловым организациям, размещающим заказы в период до 2020 года в России, до 10% стоимости нового судна при условии передачи старых судов на утилизацию в порядке, установленном правительством РФ. При подготовке новой редакции закона о рыболовстве предлагается предусмотреть закрепление с 2019 года за российскими компаниями, построившими или строящими новые рыболовные суда в России, квоты на право добычи биоресурсов этими судами сроком на 20–25 лет.

Заказчики судов поверят, что экономические меры стимулирования строительства рыбопромысловых и транспортных судов начнут реально действовать в стране только при условии, если под контрактом будут стоять подписи не только завода и заказчика, но и представителя правительства РФ, персонально отвечающего за применение с 2015 года комплекса вышеперечисленных мер государственной поддержки. «И это должно быть сделано в сжатые сроки под контролем АСИ, если мы действительно хотим обновлять российский рыбопромысловый флот своими руками», – подчеркивают в компаниях «Пелла» и «Персей».

Нелли Богорад

### GROUND-UP INITIATIVE

The plans of the Russian shipbuilders to start mass production of modern energy-efficient longline fishing vessels require expedient and prompt decision-making by the government.

The domestic fishing fleet that operates in the Northern Basin (with 95% of the vessels being trawlers) mostly catches young groundfish, aged 3–7 years, weighing 0.5 to 3 kg. It's impossible to catch large groundfish reaching 45–50 kg by a trawler which the adult fish knows how to avoid.

The longline fishing, in turn, is perfect for catching big fish. Longline fishermen uphold to the old fishing technique used by the Russian Pomors (White Sea coast settlers) – the hooks and line gears with baits attached to long ropes. According to preliminary research data, the additional resources of groundfish for the longline fishing in the North Basin can provide for the construction and year-round operation of 25–30 medium longliners. The seafood processing enterprises operating along the coast will receive additional high quality raw material that could bring an income of about 12 billion rubles a year.

Leningrad factory “Pella” is currently constructing a head scientific and commercial longline fishing vessel, the work was commissioned by the Murmansk fishing company “Perseus”. Norwegian longliner “Hyeres-II” which proved its high efficiency while operating in the Barents Sea was chosen as the prototype for construction.

Pella has scheduled the delivery of the vessel for April 2015, after which the crew together with the scientists from the All-Russia Research Institute of Marine Fisheries and Oceanography (VNIRO) and the Knipovich Polar Research Institute of Marine Fisheries and Oceanography (PINRO) will proceed to field testing and quantitative ratings of the underutilized resources – the groundfish in different regions of the Barents Sea. Still, the Federal Agency for Fisheries has not made any government level decision to secure the new vessel with fishing quotas of 3000 tons of groundfish per year, purpose-designed for integrated research of resources.