

Светлана ВАСИЛЬЕВА

# ПРОДУМАННЫЕ ВЛОЖЕНИЯ В ОБНОВЛЕНИЕ ФЛОТА

## СУЩЕСТВУЮЩИЕ ВОЗМОЖНОСТИ ПОСТРОЙКИ СОВРЕМЕННЫХ МАЛЫХ РЫБОПРОМЫСЛОВЫХ СУДОВ ДЛЯ ПРИБРЕЖНОГО ПРОМЫСЛА

Проекты по развитию бизнеса рискуют так и остаться на бумаге, если их не вписать в реальные условия жизни. Выбор самого дорогого и разрекламированного либо привычного и обкатанного поколениями решения вовсе не гарантирует желаемый результат.

Эти принципы действуют и в «рыболовном» судостроении: даже наличие необходимых для постройки нового судна средств не застрахует его будущего, казалось бы, прогрессивного владельца от фатальных ошибок, которыми чревата слепая погоня за лучшими западными образцами. Так же как не будет верным шагом копирование промысловых судов дотационной советской эпохи – ни экономии в строительстве, ни хорошей экономики на промысле, ни быстрой окупаемости, а тем более конкурентного преимущества это не принесет.



сиональные знания в этой области, но и на всеобъемлющий анализ организации и практики мирового рыболовства, современных тенденций строительства передовых судов и новых технологий. Долгое время мы работаем с ведущими проектантами и производителями специализированного оборудова-

Свершившимся фактом в мировом рыболовстве является создание в последние два десятилетия практически в каждом его сегменте чрезвычайно эффективных рыбопромысловых судов, показатели которых еще совсем недавно казались фантастическими. Это достигнуто не только за счет ис-

---

Олег БРАТУХИН: Свершившимся фактом в мировом рыболовстве является создание в последние два десятилетия в каждом его сегменте чрезвычайно эффективных рыбопромысловых судов, показатели которых еще совсем недавно казались фантастическими.

---

О том, какие возможности существуют сегодня для решения вопросов обновления прибрежного отечественного флота, журналу «Fishnews – Новости рыболовства» рассказал председатель совета директоров ЗАО «Русская пелагическая исследовательская компания» и ЗАО «Морская инженерная компания», Олег БРАТУХИН.

– Наши компании на протяжении многих лет накапливают мировой опыт создания самых эффективных судов рыболовного флота последнего поколения, опираясь не только на собственные профес-

ния и имеем опыт проектирования современных пелагических траулера-заводов, превосходящих лучшие мировые аналоги по общепроектным, техническим, производственным характеристикам. Эти суда не только наиболее эффективны, они не имеют аналогов и в плане бережного отношения к рыбным ресурсам благодаря целому ряду уникальных технических решений. Неслучайно наши компании выбраны в качестве рабочей технической группы при Ассоциации добытчиков минтая – крупнейшего объединения рыбаков.

пользования передового опыта в промысле, выбора оптимальных вариантов выпускаемой продукции и существенного повышения энергооборуженности и производственной мощности. Важнейшую роль в этом сыграло применение результатов последних научных исследований, перспективных разработок производителей специализированного оборудования, использование новой техники и технологий, новых технических решений, методов проектирования и анализа.

Поэтому нам было интересно поработать и с проектами строи-



Пример современного траулера-завода длиной между перпендикулярами 34 м, шириной 10 м и общим объемом трюма ок. 380 м<sup>3</sup>



Пример современного 27 м траулера с кормовым слипом с объемом трюма 160 м<sup>3</sup>

тельства судов для прибрежного промысла. Ранее, несмотря на то что мы принимали участие в разработке Правил Регистра для малых рыболовных судов, в части проектирования мы все-таки больше занимались рыболовными судами больших размеров.

В то же время вы совершенно правы – слепое копирование самого удачного и совершенного проекта, реализованного на Западе, может дать обратный результат, если он не учитывает региональной специфики в самых различных аспектах. Это подтверждается сегодня наличием на рынке значительного числа достаточно современных западных проектов, которые, однако, не будут у нас работать успешно, как в других условиях.

Нашей задачей как проектантов является проектирование современного судна, в котором присутствовали бы все достоинства западных аналогов и одновременно учитывались бы сложившаяся в регионе практика работы, особенности организации промысла и даже привычки, менталитет и опыт местных рыбаков. Все это в полной мере нашло отражение в нашей работе по судам прибрежного рыболовства.

– Олег Игоревич, а на практике с какими именно требованиями и идеями по поводу будущего судна к вам приходят заказчики?

– Прежде всего, заказчики опираются на собственный опыт. Поэтому они хотят получить либо немного улучшенную версию судна, которое у них уже есть, либо другое судно, которое они видели у коллег и с работой которого могли познакомиться на практике. Такая позиция абсолютно понятна и нормальна,

ведь вахта рыбаков – рыбалка. Они не могут и не должны заниматься анализом мирового опыта, перспективных решений, технологий, новой техники – всего того, что может быть воплощено на их судах, и просчитать при этом наиболее эффективный вариант. На это у них не хватает ни времени, ни возможностей, ни специалистов. Поэтому обычно наше общение с заказчиками начинается с того, что мы, изучив их требования и специфику, знакомим их с возможностями современного судостроения, новыми решениями и показываем, какой эффективности в итоге они могли бы достичь в работе на своих ресурсах.

Кстати, в этом отношении нет особой разницы между большими и маленькими компаниями. Например, предварительную работу с самыми крупными российскими компаниями, входящими в Ассоциацию добытчиков минтая, мы тоже начинали с презентации: продемонстрировали потенциальные экономические возможности, которые в случае эффективного использования способны дать их основной промысловый ресурс. Постарались показать наиболее эффективные технические решения, которые сегодня существуют в мире. Сделали общий экономический анализ целесообразности использования новой техники.

Несколько камчатских компаний обратились к нам по вопросу строительства новых судов для прибрежки, причем в одном случае заказчиком требовались добытчики с неограниченным районом плавания для круглогодичного использования, а в другом – добытчик с возможностью выпуска мороженой разделанной продукции и тоже неограниченного района плавания.

Сейчас на Камчатке на прибрежном промысле эксплуатируется несколько судов, построенных в последние годы на китайских верфях. Поэтому наши клиенты тоже высказали желание получить «что-то получше РС и похожее на то, что было построено в Китае», с длиной корпуса между перпендикулярами не более 34 метров.

Суда для прибрежного лова не являются исключением из правил, о которых мы говорили выше. За рубежом, и прежде всего в европейских странах, в последние годы появилось достаточно большое количество современных высокопроизводительных судов для прибрежного рыболовства, которые на практике показали высокие экономические показатели. Если сопоставить образцы современных судов западных проектов и варианты судов, построенных китайскими верфями по собственным проектам для российских заказчиков, то даже при беглом взгляде видны значительные различия между ними.

Более современные суда имеют существенно лучшие общепроектные характеристики, форму корпуса и как следствие мореходные качества, более высокие промысловые качества, большие тяговые усилия, существенно большую производительность, высокий ледовый класс. Они могут работать в суровых погодных условиях, с большим удалением от портов базирования.

Эти отличия определяют и общие экономические показатели. В частности, большее время нахождения на промысле, меньший расход топлива, возможность ведения промысла в сложных условиях. Высокие общепроектные характеристики создают возможности

для более удобного размещения промыслового и производственного оборудования, что ежедневно будет определять большие уловы. За счет совокупности этих качеств современные суда – более производительные в добыче и выпуске продукции: они способны производить даже филе либо, например, морозить более 30 тонн/сутки.

За счет высокой эффективности такие суда, будучи реализованными в наших условиях, могут способствовать наиболее полному освоению прибрежных квот – решить проблему, которая стояла перед рыбаками с советских времен.

– Действительно, разница между такими судами очевидна даже внешне. Не могли бы Вы на этом примере проиллюстрировать, почему же нельзя просто взять уже оправдавший себя современный западный проект и построить по нему судно в Китае?

– Дело в том, что сложившаяся технология промысла, производства продукции, хранения и выгрузки сырца на ловцах, которая используется камчатскими рыбаками, в корне отличается от той, которая принята за рубежом в развитых странах. Эти различия обусловлены не отсталостью наших рыбаков, а иной сложившейся структурой организации промысла и даже особенностью отраслевой структуры в каждом регионе.

Если говорить, например, о ловцах для прибрежного промысла, то за рубежом на добыче донно-пищевых объектов весь улов сразу же после вылова тщательно рассортировывают, укладывают в корзины различного размера, пересыпают льдом и в таком виде доставляют на берег, где обычно сразу же реализуют на аукционах. Для иностранцев качество и свежесть доставленной рыбы – определяющие условия и главная цель.

Совершенно иной подход и иные условия у камчатских рыбаков: рыбаки привозят рыбу и сдают ее на предприятия (береговые или плавбазы) для дальнейшей переработки. При этом рассортировка ведется уже на самом предприятии, а выгрузка осуществляется теми средствами, которые позволяют ускорить процесс – например, «ложками», а если возможно, то прямо с промысловой палубы. Уже затем эта рыба обрабатывается,

замораживается и доставляется потребителю.

Важно помнить также, что большую часть времени камчатские рыбаки работают в относительно холодное время и недалеко от мест выгрузки. Поэтому они не особенно стремятся охладить сырец в процессе хранения на борту – это актуально в течение всего нескольких летних месяцев, когда к тому же заметно ухудшается промысловая обстановка и выловленный сырец зачастую необходимо накапливать перед сдачей. Хотя

на практике, навыках и опыте работы, сколько в больших объемах суточных уловов на снорреводном промысле. Именно это обуславливает необходимость оборудования таких судов кормовым слипом. Кроме того, слип дает возможность работать в более жестких погодных условиях, сократить время выборки и повысить сохранность улова (в сравнении с подъемом его перерезками через борт). Совершенно ясно, что для наших ловцов нужны технические решения, обеспечивающие удобный доступ для

Нашей задачей как проектантов является проектирование современного судна, в котором присутствовали бы все достоинства западных аналогов и одновременно учитывались бы сложившаяся в регионе практика работы, особенности организации промысла и даже привычки, менталитет и опыт местных рыбаков.

современные решения охлаждения сырца без использования корзин, конечно, тоже можно использовать.

– Эти особенности организации прибрежного промысла отражаются и на конструктивном облике судов?

– Конечно. Но не только они, есть еще и особенности добычи. Как правило, относительно небольшие зарубежные промысловые суда для добычи снорреводом донно-пищевых объектов рассчитаны на ограниченные по объему суточные уловы – такие у них промысловые условия. В абсолютном большинстве суда не оборудованы кормовым слипом, надстройка смещена в корму от миделя, а перед ней располагается грузовой люк. Все промысловое оборудование размещается между кормой и надстройкой (обычно прямо на границе кормы), а кутец с рыбой для выливки заводится на борт, к люку грузового трюма. Рыба выливается небольшими порциями (1-1,5 тонны) за счет деления улова в кутце и подъема на борт части кутца с этим количеством рыбы. И эта операция повторяется многократно, до полного освобождения кутца.

Для наших рыбаков такой вариант выгрузки улова неприемлем. Причина не столько в сложившей-

выгрузки из трюма улова той же «ложкой» или насосом.

В общем, наш опыт показывает, что вроде бы простая адаптация хорошего западного проекта к нашим условиям приводит зачастую к созданию совершенно иного проекта судна, основанного на современных достижениях и в то же время в наибольшей степени подходящего для конкретных условий заказчика.

В этом отношении нам очень помогает то, что, в отличие от других проектных организаций, наш коллектив состоит не только из ведущих конструкторов рыбной промышленности, проектантов, ученых, профессиональных кораблестроителей и специалистов по финансированию строительства судов, но и специалистов-рыбаков с огромным опытом работы в отрасли на разных уровнях – управляющих, флагманских капитанов, старших механиков, тралмастеров, механиков технологического оборудования, которые много лет работали даже на МРСх в прибрежье – мы изнутри знаем все тонкости рыбацкого дела.

– И все же вопрос цены нового судна остро стоит для заказчика. Для большинства это определяющее условие. Во сколько будущему владельцу обойдется постройка

современного судна в сравнении с тоже новым, но сделанным по устаревшим образцам?

– Общаясь с заказчиками, мы убедились, что у них прочно укоренилось мнение о том, что современное судно существенно дороже нового, но построенного по старым проектам. Это заблуждение. Что мы меняем – так это в основном корпус. Современный корпус имеет другую полноту, соотношение главных размеров, другое компоновочное решение. Ценообразование верфей строится на учете стоимости тонны стали, плюс работа и насыщение. Им все равно, какой корпус строить, главное – сколько он весит.

Общаясь с заказчиками, мы убедились, что у них прочно укоренилось мнение о том, что современное судно существенно дороже нового, но построенного по старым проектам. Это заблуждение.

Современный проект при равной длине судна с «несовременным» имеет больший брутто-регистрационный тоннаж, но в «китайских ценах» это дополнительные 180-250 тысяч долларов США. Если же взять последнее предложение китайских верфей двухпалубного судна размером 39x10 метров, то их брутто-регистрационный тоннаж одинаков. Поэтому при оснащении этих двух разновидностей судов идентичным базовым оборудованием и отделочными материалами конечная цена новостроев будет практически одинакова.

Однако очень важно то, что в современном судне всегда заложен потенциал, который позволит по усмотрению заказчика в будущем установить на него передовое, более производительное оборудование, и такая замена, безусловно, самым лучшим образом отразится на производственных показателях. Такой промысловик и через десять лет будет оставаться современным и не потеряет в цене.

– Но ведь есть примеры экономичного строительства на китайских заводах. Рыбаки же строили 36-метровые суда за полтора миллиона долларов? Видимо, на это и ориентируется заказчик сегодня.

– Не нужно забывать, что Китай изменился, вырос курс валюты, изменились внутренние цены, начиная со стоимости судостроительной стали. Поэтому ожидать той стоимости, которая была 6-8 лет назад, нереально. Сегодня те же самые китайские верфи, которые когда-то строили за 1,5 млн. долларов, предлагают судно практически той же длины (но несколько большего тоннажа и с небольшой заморозкой улова) уже за 3,1 млн. долларов.

Если же идти по пути снижения стоимости, то разумнее заказывать все-таки современное судно меньших размеров, чем новое, но устаревшее и больших размеров.

Здесь все как у больших судов: едва ли целесообразно строить новый 103-метровый БАТМ, если лучшие производственные и технические характеристики, включая объем трюма, имеют более дешевые 80-метровые современные траулера-заводы. Поэтому, если заказчику нужно судно с объемом трюма 120-150 кубометров, не стоит заказывать 39-метровое – такой объем трюма имеют современные 27-метровые суда с гораздо лучшими пропульсивными и иными качествами.

– Мало кто готов сегодня строить даже маломерное судно полностью на собственные средства. Как обстоит дело с кредитованием таких проектов?

– Отмечу, что наша компания оказывает полный спектр услуг в области строительства современных судов рыбопромыслового флота. Сюда входит не только разработка и согласование с заказчиками основных требований для создания наиболее эффективных судов и полный цикл проектирования. Мы занимаемся также организацией финансирования, размещением и реализацией заказов на строительство судов на азиатских и европейских верфях, комплексным решением финансовых, организационных и

технических вопросов при реализации судостроительных контрактов. За годы работы у нас установились тесные, доброжелательные отношения со многими основными игроками на рынке строительства, модернизации и финансирования судостроения. Компания имеет успешный опыт работы с крупнейшими зарубежными банками, аудиторами и экспортными агентствами, которые специализируются на организации финансирования строительства именно рыболовных судов.

Нашим потенциальным камчатским заказчикам мы предложили современную, прозрачную схему постройки судна в КНР с организацией финансирования, предусматривающую привлечение льготного кредита на длительный период. Она подразумевает организацию тендера между ведущими сертифицированными китайскими верфями и поставщиками основного комплектующего оборудования, то есть гарантирует наилучшие условия постройки судов.

Предложенная заказчикам финансовая схема предусматривает платеж в размере 30% от стоимости судна до сдачи его заказчику и оплаты наших услуг из сумм организованных кредитов. Это также должно быть интересно заказчикам, поскольку при этом они освобождаются от первоначальных затрат, связанных с проектными работами, услугами по организации финансирования, подготовки судостроительного контракта, реклассификации судна и так далее. Это выгодно отличает наше предложение от сложившейся практики других верфей, которая предусматривает 100% оплату построенных судов до выхода их с верфи.

**ЗАО «Русская пелагическая исследовательская компания»**  
690091, г. Владивосток,  
Океанский пр-т 13а, офис 410  
тел.+7(4232)308170(71);  
факс.+7(4232)308172  
e-mail: ruspelagic@mail.ru  
<http://ruspelagic.ru>

**ЗАО «Морская инженерная компания»**  
690003, г. Владивосток,  
ул. Верхнепортовая 12а,  
тел. +7 (423) 296 45 11;  
+7 (423) 251 41 82;  
e-mail: mec@marine-ec.ru  
[www.marine-ec.ru](http://www.marine-ec.ru)