

Альтернативная точка зрения на состояние и перспективы развития рыбной отрасли

На прошлой неделе Росрыболовство совместно с Ассоциацией добытчиков минтая и Гипрорыбфлот завершили разработку проекта Стратегии развития рыболовного флота РФ до 2020 г. .

Несмотря на острую техническую отсталость флота, к широкомасштабному строительству рыболовных судов, согласно документу, планируется приступить лишь в 2018 г. Новый документ вызвал неоднозначную реакцию. Юрий Диденко, экс-президент ОАО «ХК «Дальморепродукт», заслуженный работник рыбного хозяйства, трижды орденосец, лауреат премии Совета министров СССР, почетный гражданин г. Владивостока, раскритиковал стратегию.

— Юрий Григорьевич, в последнее время на высшем уровне только и говорят о поступательном развитии рыбной отрасли. Вы же на различных форумах и круглых столах пытаетесь это опровергать. Не верите озвученным цифрам?

— Давайте посмотрим правде в глаза. По данным ФАО (Продовольственная и сельскохозяйственная организация ООН), Россия находится на одном из последних мест в мире по вылову на 1 тонну регистрового тоннажа. По общему вылову отрасль на 7-8-м месте. Не выполняются многочисленные планы правительства и программы по возврату утерянных Россией позиций, возвращению в Мировой океан, включая и «Морскую доктрину РФ до 2020 года», утвержденную президентом России. Согласно этому документу, освоение и закрепление за Россией ресурсов Мирового океана является стратегической целью российского государства. Что-то сделано? Нет. Почитайте доклад руководителя отрасли в 2007 г. на правительственном часе в Совете Федерации о планах по увеличению вылова в открытом океане в 50 раз до 1,5 млн тонн в 2009 году. Где этот вылов?

Посмотрите на планы создания Росрыбфлот-Нацрыбфлот: под актуальным лозунгом выхода госкомпании в Мировой океан у рыбаков планировали забрать суда, которые просто не могут в силу технических причин работать в открытом океане. Просто мошенничество. А в это время Россия неуклонно, устойчиво и последовательно продолжает терять ресурсы вне своей экономзоны, просто в связи с нашим отсутствием там. Это потери, не восполнимые для будущих поколений россиян. Поэтому мне просто стыдно читать **нынешние победные рапорты. Какие фундаментальные изменения произошли в отрасли?**

Опять дотации

— Вы имеете в виду, стали ли мы больше контролировать биоресурсы, вышли ли в океан, выиграли ли войну за пищу, которая уже давно идет?!

— Не вышли и не выиграли. В нашей экономической зоне мы просто выбрасываем за борт половину улова, т.е. той же еды. Миллионы тонн. Они что, никому не нужны? Государство не делает рыбакам, которым отдало эти ресурсы на 10 лет, даже намеков на необходимость рационального использования своих рыбных богатств. Почему? Потому что наш устаревший флот не может существовать без такого узаконенного браконьерства? И еще, что касается победных рапортов: преступно вводить страну в заблуждение, включая и первых лиц государства. Даже в середине 90-х прошлого века страна ловила значительно больше сегодняшних 4 млн тонн.

В чем конкретно успехи отрасли? В том, что ОДУ минтая увеличивается последние годы? И на этом основании трубить об успехах в развитии отрасли? Но ведь ни для кого не секрет, что кривая общей добычи и ОДУ минтая практически параллельны. Резкое уменьшение вылова в начале 2000-х годов связано именно с резким уменьшением ОДУ минтая. Сегодня тенденция обратная: ОДУ минтая последних лет резко растет. Вот и все успехи. Ну как можно бить в ладоши, если только мы, дальневосточники, раньше ловили более 5 млн тонн ежегодно, а сегодня вся страна ловит менее 4 млн тонн?

— Получается, что сформулированная правительством стратегическая задача о достижении к 2020 году лидирующих позиций среди мировых рыболовных держав путем перехода отрасли от экспортно-сырьевого типа развития к инновационному не более чем декларация?

— А вы прочтите внимательно «Стратегию развития рыболовного судостроения». Опять пропахшие нафталином дотации, убыточные экспедиции. Государство будет определять, и какие суда нужны рыбакам, и контролировать цены при судостроении. Разработчики стратегии как будто живут в позапрошлом веке! Они абсолютно не учитывают тот гигантский рывок в мировом рыболовстве, который произошел в последние десятилетия. Техника и технологии не стоят на месте. Не просто не стоят — происходят целые революции, которые мы, к сожалению, не замечаем. Сегодня ведущие суперсовременные высокотехнологичные траулеры-процессоры мирового флота, использующие передовые технологии, разнообразную спутниковую информацию, ведут промысел в открытом океане совершенно в автономном режиме. Автономная, эффективная работа судов в открытом океане уже давно доказана на практике. Поэтому утверждаю, что, несмотря на разговоры о лидерстве, предлагается вариант развития отрасли, который на долгие десятилетия определит техническую и технологическую отсталость нашей отрасли. Мы со своим неэффективным дотационным флотом будем аутсайдерами повсюду. Поэтому стратегия является абсолютно неприемлемой, деструктивной и противоречащей основным направлениям российской государственной политики.

Нонсенс, но, согласно стратегии, оказывается, что новые рыбопромысловые суда нам и не нужны вовсе, ведь к их постройке предлагается приступить только в 2018 году. Более того, планируется строить не современный высокоэффективный флот, который только и может позволить выполнить стратегические задачи отрасли, а устаревший, который не может экономически эффективно работать в открытом океане. Где же, позволю спросить, инновации, формирование экономики лидерства?

Глупость или продуманные намерения?

— В стратегии развития флота, однако, предусматривается проведение НИР и ОКР. Правда, в период с 2013-го по 2017 год, но все-таки.

— Кому нужны НИР в рамках стратегии, которая уже определила, что строить будем когда-нибудь в будущем дотационный флот? Это просто госсредства, выброшенные на ветер. Кто в этом заинтересован — один из разработчиков стратегии Гипорыбфлот и другие госинституты, типа КБ «Восток». На эти институты уже потрачены сотни миллионов федеральных денег. Они хоть что-то сделали прогрессивное для отрасли, кроме этой стратегии либо утильных проектов КБ «Восток», над которыми смеется вся рыбная общественность? В отличие от частных компаний, которые, не получив от государства ни копейки, предлагают рыбакам действительно суперсовременные проекты, эти институты не могут создать ничего конкурентоспособного. Но хотят порулить, поэтому и пишут о госэкспертизе, госдотациях и т.д., и т.п. Это миллиарды долларов госрасходов, потраченных неэффективно. Между тем десятой доли этих средств достаточно, чтобы создать действительно высокоэффективный современный флот.

Как ни странно, в России есть суперсовременные проекты производительных судов для открытого океана. Спроектированы траулеры, которые обладают техническими и производственными характеристиками, которыми не обладает ни одно судно мирового флота. При этом, замечу, его размерения существенно меньше. Это новые технологии и ноу-хау, экологическая чистота, не имеющие аналогов решения в плане бережного отношения к рыбным ресурсам, целый ряд уникальных технических решений, высочайшая экономическая эффективность, международный аудит. Вот такие суда действительно позволят обеспечить нам лидерство в открытом океане.

Понятна и позиция другого разработчика стратегии Ассоциации добытчиков минтая (АДМ). Крупнейшему ее члену — китайской компании «Пасифик Андес», владеющей десятком известных российских компаний, наши цели — лидерство, рациональное использование рыбных богатств до лампочки. Кстати, поначалу нынешний руководитель Росрыболовства обещал выжечь иностранцев в нашей экономзоне «каленным железом». Не выжег. А ведь это уже вопрос национальной безопасности. Представители этой компании еще ко мне, в Дальморепродукт,

приезжали вместе с отцом-основателем. Тогда они только начинали думать о нашем минтае. А сейчас «Пасифик Андес» — крупнейший в мире производитель филе и крупнейший европейский поставщик. ОНИ ДИКТУЮТ НАМ цены на безголовку. Ввод в эксплуатацию ультрасовременных российских судов с глубокой переработкой на борту для них катастрофа.

АДМ, добившись закрепления квот на 10 лет, хочет единственного: чтобы их оставили в покое. А еще лучше, чтобы сделали подарок — увеличили срок закрепления квот. А в океан АДМ готова выйти, только если государство будет ежегодно дотировать промысел. Т.е. подкинет денег. Много. Да еще и построит рефрижераторы и вспомогательный флот.

При этом АДМ, отстаивая свою позицию, вводит государство в заблуждение по многим вопросам. Например, о сроках окупаемости судов они заявляют даже без привязки к объекту промысла: «окупаемость новых судов не может быть достигнута за десятилетний период». Есть и мировой американский опыт, и наш отечественный, и мой личный: окупаемость современного судна по добыче минтая — 2-4 года. О том, что минтай еще нужно поймать и нужна удачная промысловая обстановка, как будто минтай не самый массовый и доступный объект промысла, почему-то никто не говорит.

Кроме того, намеренно не затрагиваются важнейшие вопросы, которые могут коренным образом изменить ситуацию в отрасли. Например, система оценки вылова на выходе продукции. Ее изменение на систему прямого учета вылова может существенно увеличить ВВП отрасли. Судите сами. Выброс за борт в США при добыче минтая составляет менее 1% — у нас до 60%! При этом у нас еще до обработки выбрасывается на законном основании сотни тысяч тонн молоди (до 20% вылова), что является просто узаконенным браконьерством. И об этом все молчат, как будто у нас браконьеры работают только на крабе. Там тысячи тонн, тут миллионы тонн! И ничего, тишина. Эти выброшенные миллионы тонн что, не нужны стране? А сколько разговоров о ННН-промысле...

Статья руководителя АДМ «Сказка про халяву для российских рыбаков», которая стала чуть ли не флагом наших рыбаков в борьбе с судостроителями, — продолжение беззащитного очковтирательства. Еще Счетная палата сделала выводы о том, что цели приватизации рыбной отрасли не достигнуты. Неправда, что квоты получили те, кто покупал в 2001-2003 годах квоты на аукционах. На аукционах продавалась только часть квот, другая распределялась региональными администрациями, фактически по принципу «кто ближе к телу» (они, кстати, и сейчас при квотах).

Что касается спекулятивных аукционных цен, то это вранье, применительно к объектам промысла АДМ. Средняя цена квот минтая у нас едва ли была выше \$250 за тонну. Для сравнения: цена квот икряного минтая в США достигала \$1000 за тонну, неикряного — \$500.

Такая искаженная позиция разработчиков стратегии может дорого стоить государству и отрасли. Трудно понять, чего больше в позиции разработчиков: глупости или продуманных намерений. Но в любом случае — это антигосударственная позиция. Какие бы сегодня данные о переизбытке флота ни приводились, есть статистика, которая свидетельствует не просто о старении флота, а о предельном уровне износа. Это не только физическое старение, но самое главное — моральное.

У государства вполне естественно возникла озабоченность, что выполнить поставленные перед отраслью задачи по увеличению вылова невозможно, и оно ставит цель — инновационное обновление флота. Испугавшись прежде всего «квот под киль», АДМ доказывает обратное: есть избыточный тоннаж, не волнуйтесь, мы и так выловим все. А ведь уже в 2010 году не смогли добыть 300 тыс. тонн минтая и сельди.

Самая большая проблема отрасли

— Так вы поддерживаете идею «квоты под киль»?

— Ни в коем случае! Эта идея не приведет ни к чему, кроме дальнейшего расцвета коррупции, не решит задачи отрасли, не поможет и отечественному судостроению, которое, если не научится строить конкурентоспособный флот, также останется аутсайдером и умрет, похоронив затраченные гигантские госсредства. С другой стороны, понятно, что решить задачу по возврату утерянных позиций и возврату в лидеры мирового рыболовства без революционного обновления флота невозможно. И государство обязано добиться своих целей.

Сегодняшняя ситуация выглядит абсурдной. Рыбакам закрепили квоты на 10 лет. Давайте, рыбаки, вперед! А они говорят: нет, нам и так хорошо. И ничего нам не нужно, нам и со старым флотом неплохо. Но государство вправе требовать от рыбаков эффективного использования тех ресурсов, тех квот, которые оно им дало, и добиваться своих стратегических целей. А так создали рыбаков-монополистов, отдав им и флот, и наиболее рентабельные квоты, а спросить не могут. Наши рыбаки (здесь и далее я прежде всего имею в виду дальневосточников) не используют тот потенциал квот, который они могли бы иметь на промысле в своей экономической зоне. Например, американцы в среднем получают из каждой тонны квот минтая прибыль, в несколько раз большую. Эффективность промысла минтая должна создавать необходимые ресурсы для работы наших компаний. Этого у нас сегодня нет, но нельзя утверждать, как это делает АДМ, что это норма, и, несмотря на закрепление квот на 10 лет, настойчиво просить дотации для выхода в океан. Это неправильно. Ведь из-за этого государство не только недополучит налоги, но и будет выдавать миллиардные субсидии рыбакам.

— А вы можете предложить альтернативу?

— Максимальное использование потенциала ресурсов в своей экономзоне, существенное увеличение при том же ОДУ ВВП отрасли, не только бездотационное, высокоэффективная работа в открытом океане и существенное увеличение контроля за биоресурсами в ближайшие годы. Но для этого нужна другая, самая современная техника, а главное — другое мышление. Нужен, как сейчас модно говорить, инновационный человек, восприимчивый к новому и прогрессивному.

— Однако из ваших слов следует, что в отрасли отсутствуют стимулы и рычаги для появления современной техники. Более того, что это рукотворный процесс.

— К сожалению, отсутствие базовых знаний, опыта и квалификации, т.е. профнепригодность, на мой взгляд, одна из самых больших проблем отрасли сегодня. Для того чтобы стать настоящим рыбаком, специалистом отрасли, недостаточно просто купить компанию либо получить должность. Для глубокого понимания многих вопросов нельзя не знать основ и собственно промысла и экономики, и самых современных технических решений. Потому что в основе отрасли лежит самая сложная техника гражданского назначения. Ведь, с инженерной точки зрения, современный траулер-завод сложнее современного самолета.

В конце октября прошлого года в Москве состоялся круглый стол, на котором обсуждалось развитие рыболовного судостроения. Если внимательно почитать раздаточные материалы, все станет предельно ясно. Там я обнаружил столько вопиющей глупости и безграмотности типа «значительная часть уловов в СССР (10,3 млн т) приходилась на Мировой океан...», либо «в структуре вылова СССР минтай составлял 1,5-2%». У меня волосы встали дыбом! Вот вам среда, в которой принимаются стратегические решения о развитии отрасли.

А посмотрите уровень компетенции нынешних руководителей наших компаний. Одни гордятся тем, что достраивают БАТМы на Украине, другие в качестве базового крупнотоннажного судна на Дальнем Востоке продвигают на уровне Росрыболовства траулер типа 112 м проекта VS 6210. Это судно разработки уважаемой норвежской компании «Вяртсиля» имеет рыбомучной трюм объемом на три дня работы, а объем морозильного трюма в два раза меньше, чем у современных судов таких же размерений. Оно по всем техническим и, главное, производственным характеристикам уступает 105-метровым траулерам типа МРКТ «Сотрудничество» испанской постройки, проекта более чем 20-летней давности. Что это, если не профнепригодность?

Еще одно замечательное подтверждение уровня квалификации наших руководителей — АДМ подготовила доклад «Биоэкономические аспекты строительства нового рыбопромыслового флота: основные подходы и допущенные ошибки». Пишут: «Группа крупнотоннажных судов работает в нормальном эксплуатационном режиме 180 суток промысла на 1 судно в год с близкими к оптимальному режиму нагрузками от 35 до 40 тонн уловов в сутки». Издеваются они, что ли? Ну какой это оптимальный уровень для крупнотоннажного судна?! У меня арендованные американские суда и «голубые супера» в среднем брали и перерабатывали по 300—350 т/сутки, а в пике — до 700 т/сутки. Господа, на дворе XXI век, о каких 35-40 тоннах на крупнотоннажное судно вы говорите?

Прошу не судить поспешно

— Рыбаки сегодня все чаще говорят о закреплении квот на более длительный период. Как я понимаю, это возможно исключительно во взаимосвязи с обязательствами компании перед государством?

— Совершенно верно. Но для этого как минимум необходим глубокий и всесторонний анализ достижений последних десятилетий наших зарубежных конкурентов, включая вопросы развития отрасли и регулирования на каждом — подчеркиваю, на каждом — значительном объекте промысла постепенное создание элементов рыночной конкурентной среды, важным звеном которой должен стать переход на систему учета по прямому вылову. Это неминуемо создаст предпосылки к созданию самого современного рыболовного флота.

За 20 лет наши соседи американцы в лице Конгресса, правительства и бизнеса создали совершенно новую для США отрасль промысла минтая с новыми рабочими местами и высокими финансовыми поступлениями с нуля. О такой рентабельности мы можем только мечтать. А ведь мы работали на американском минтае до конца 80-х годов. Американского флота не было вообще. Но позиция руководства США была ясной и последовательной, а действия — активными. Сначала они обеспечили 100% вылов только своими судами (к концу 1989 года), затем в течение 10 лет отработали самые эффективные технические решения в условиях жесточайшего и беспрецедентного соревнования между компаниями. Победители получили квоты. В результате ВВП отрасли увеличился на 50% на том же объеме квот. Вот вам реальный пример, что и как надо делать.

— Понятно, отрасли нужны стабильность и предсказуемость. Нужны и инновации. Но кто будет вырабатывать эти эффективные решения? Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) фактически отказалась от строительства рыбопромыслового флота. Другие заводы отданы в аренду либо почили в бозе.

— Фактический отказ ОСК от этого сегмента гражданского судостроения просто недопустим. Стремление концентрировать свое внимание на транспортных судах, пусть и высокого ледового класса, и отказаться от высокотехнологичных судов подчеркивает глупость и ту же профнепригодность нынешних руководителей ОСК.

ОСК хочет конкурировать с Китаем и Кореей в постройке обычных транспортных судов, но не хочет войти в элитный клуб судостроителей технически сложных офшорных, рыболовных и других специализированных очень дорогих судов? В клуб таких стран как Норвегия, Испания или Германия, которые уже давно поняли, в каких сегментах судостроения они даже с огромной стоимостью своей рабочей силы могут доминировать?

С другой стороны, понятно, что заводы ОСК, по крайней мере, на Дальнем Востоке, не способны построить ничего конкурентоспособного. Будущее за новыми предприятиями технически сложного судостроения, которым удастся привлечь не деньги, а прежде всего новые технологии и мировой опыт, которые будут производить современные суда по конкурентоспособным ценам не только на внешнем, но и на внутреннем рынке. Важно, что мировое судостроение отработало настолько эффективные технические решения, что новые совместные предприятия могут начать работу в течение одного года.

Россия просто обязана иметь судостроительную отрасль, которая неразрывно связана с отраслью сложного тяжелого машиностроения. Сегодня у отечественного судостроения есть уникальный шанс создать с нуля высокотехнологичный сегмент технически сложного гражданского судостроения. Принимая во внимание поддержку со стороны государства и потенциал рынка.

Многое из того, что я сказал, может не понравиться рыбакам, и может показаться, что это не в их интересах. Прошу не судить поспешно. Я отдал отрасли жизнь и, как настоящий рыбак, был и остаюсь на вашей стороне. Я много раз был под огнем критики, но шел вперед в интересах собственной компании и отрасли в целом. Я абсолютно убежден, что те изменения в отрасли, о которых я говорю как о совершенно необходимых, нужны именно вам для существенного увеличения эффективности вашего бизнеса. Ведь инновации являются фактором повышения

конкурентоспособности прежде всего предприятий, а затем уже и страны в глобальной мировой экономике.

Я призываю подняться над собственными предрассудками, вникнуть в суть проблем, осознать свое государственное предназначение. Мы все вместе ответственны за нашу страну, за здоровье нации, в конечном счете, за то, какими вырастут наши дети.

Егор БАТАЛОВ

2011-02-08