

# ТРАЛФЛОТ – ГОРДОСТЬ РОССИИ

Ю. Прутков

**Т**ралловый флот готовится к большому событию – 80-летию. Его рождение не было случайностью или чьей-то прихотью. Необходимость создания мощного рыбодобывающего флота диктовалась исключительным географическим положением Мурманска – порта незамерзающего, богатого рыбой Баренцева моря и относительной близостью к Центральной России.

От первых маленьких суденышек, работавших на угле, до супертраулеров, оснащенных электроникой и спутниковыми приборами, – таким был путь технического совершенствования флота. От промысла примитивными орудиями лова вблизи родных берегов до освоения практически всех районов Мирового океана – такова историческая география работы. Традиции тралфлотовцев с давних 20-х годов, бережно передаваемые от поколения к поколению, таковы: только ударный труд, как бы ни был он тяжел (а он и сегодня очень нелегок), только процветание родного предприятия! А еще – постоянная забота и всемерная помощь в трудный час всем, кому плохо. Именно в силу этой традиции даже в жестких рыночных условиях флот не отказывается от социальных программ, сохраняя тысячи рабочих мест, помогая ветеранам, детям и т.д. И еще одна традиция, присущая, как мне кажется, только тралфлотовцам: гордиться своим флотом, принадлежностью к этому коллективу.

Светится в ночи стелла у здания управления – памятник тем, кто не вернулся с моря во время Великой Отечественной войны. В холодных водах Баренцева моря остались навеки 20 траулеров, сотни моряков-тралфлотовцев. Ведь с начала войны и до ее окончания суда тралфлота стали военными, многие из них под бомбежками, увертываясь от фашистских подводных лодок, добывали рыбу, спасавшую от голода мурманчан, и осажденных ленинградцев. Слава тралового флота была всесоюзной, орден Октябрьской Революции и множество других наград – лучшее тому свидетельство.

Мурманский тралловый флот – родоначальник всех рыбодобывающих, перерабатывающих и судоремонтных предприятий области. Именно его создание и развитие стали основой строительства крупнейшего в мире города за Полярным кругом. Предприятие и сегодня остается градообразующим: на его долю приходится свыше 60 % суммы налоговых платежей всех рыбацких организаций области в бюджет.

Я возглавил тралловый флот в самое кризисное время – в 1992 г. Годом рань-

ше правительство отменило централизованное снабжение флотов, государственные дотации, в том числе валютные. Министерство рыбного хозяйства было ликвидировано, да и сам СССР распался, а с ним и все хозяйственные связи. Зато были введены грабительские налоги, забушевали сумасшедшие цены на все – от строительства и ремонта судов до продуктов питания. Плюс были заморожены наши валютные средства во Внешэкономбанке. Ситуацию усугубили ухудшение промышленной обстановки в Юго-Западной Атлантике и Канадской зоне, разрыв отношений с Перу – во всех районах промысла, где работал наш крупнотоннажный флот, добыча рыбы прекратилась.

Ни у кого тогда не было опыта выживания в таких условиях, разумеется, и у меня тоже. До прихода на эту должность я полгода работал заместителем начальника флота, прежде – начальником мореходного училища, а еще раньше – капитаном, руководителем промыслового района. Но надо было спасать флот. Создали команду хороших специалистов, разработали экономическую программу. И тут грянула приватизация. Я тогда обил все “высокие” пороги, уговаривая руководителей и области, и Комитета по рыболовству взять полагавшиеся им 25 % наших акций. Никто не захотел. Для нас это было плохо, мы понимали, что, если государство не будет представлять наши интересы на международной арене, российское рыболовство снизойдет на мелкий кустарный прибрежный лов. Сейчас, когда все стали умнее и дальновиднее, власть проявляет большой интерес к флоту. Но об этом чуть позже.

А тогда пришлось расстаться с частью судов: некоторые сдали в аренду, некоторые отправили на металлолом, хотя они были еще вполне боеспособными. Но на ремонт требовались огромные средства, которых не было. С каждым днем проблем становилось больше. Цены на топливо, тару, орудия лова возросли в 50, а на некоторые виды снабжения – в 300 раз. Очень “умное” российское законодательство требовало заплатить таможене 9 млрд руб. за заход в порт приписки построенных за рубежом судов (а их начали строить еще в советские времена). Кредит можно было взять лишь под 200 % и более.

Мы обратились к авторитетной на Западе лондонской аудиторской фирме за советом и содействием. Там все рассчитали и ответили, что иностранный инвестор готов вложить деньги в Мурманский тралловый флот с единственной целью: ликвидировать конкурента на рынке добычи и



**Юрию Борисовичу Пруткову, президенту Консорциума “Мурманский тралловый флот”, 54 года. Он – кавалер орденов “Знак Почета” и Дружбы народов. В прошлом году Юрий Борисович, один из немногих руководителей России, получил Национальную общественную премию имени Петра Великого, диплом и золотой знак “Лучший менеджер России” в номинации “За эффективное управление и достижение лучших социально-экономических показателей развития регионов Российской Федерации”. И в прошлом же году избран депутатом областной Думы.**

сбыта рыбопродукции. И тогда мы уяснили, что спасение утопающих – дело рук самих утопающих.

Экономическая программа, которую мы разработали, ставила во главу угла качество рыбопродукции. Мы должны были найти и занять на международном рынке собственную нишу, ведь до начала реформ сбытом рыбопродукции за рубеж занималась Всесоюзная организация “Соврыбфлот”. Те, кто работал с западными партнерами, знают, насколько сложно завоевать доверие, но еще труднее удержать его на протяжении многих лет. Тралловому флоту это удалось: мы всегда стремились быть честными с партнерами во всем. Большие объемы поставок позволили нам диктовать определенные условия. И в 1993–1994 гг. наступил перелом. Тралловый флот признали на Западе как солидного, надежного партнера, поставляющего высококачественную продукцию. Два года подряд флоту присуждалась международная награда “Золотой Меркурий”. Закан-



Траловая гавань.  
Мурманск, 1938 г.

Официальной датой создания тралового флота считается 19 марта 1920 г.

**“Удостоверение**

Настоящим удостоверяется, что тралячки за №№ 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 35, 37, 39, 40 и 42, принадлежащие бывшему царскому правительству и с 1919 года находящиеся в арендном пользовании для рыбопромысловых работ у рыбопромышленной фирмы “Беззубиков” (6 траулеров) и промысловой секции Центросоюза (6 траулеров), на основании декрета Совета Народных Комиссаров от 26 февраля 1920 г. о реорганизации Главного управления по рыболовству и рыбной промышленности в России и ее органов на местах национализированы и приказом Архангельского губернского революционного комитета от 19 марта 1920 г. за № 51, как рыбопромысловое имущество, переданы в распоряжение Беломорского управления рыбозверными промыслами Архобластьрыбы, что подписями и приложением печати удостоверяется”.

(Госархив Архангельской обл. ф. 150, оп. 1, д. 623, л. 1 об.)

шали поистине гамлетовский вопрос: быть или не быть? Впрочем, “не быть” отвергли сразу. Но что же означает “быть”? Означает обновление флота, т.е. поиск кредитов и строительство новых судов. Поэтому, когда чуть забрезжил рассвет над нашими безысходными бедами, началось строительство шести современных траулеров. Мы использовали российские кредиты, хотя уже в те годы многие западные банки предлагали кредитовать нас в сумме 5–7 млн долл. Однако пришлось бы отдавать рыбу в счет погашения долгов, а это, по моему глубокому убеждению, не государственный подход к решению проблемы.

Шесть судов были построены в Германии. По техническим характеристикам это траулеры завтрашнего дня. Они успешно работают, флот постепенно погашает кредит, деньги возвращаются в Россию. К сожалению, сами траулеры не могут пока зайти в российский порт из-за невыносимых пошлин, которые пришлось бы заплатить за “импортное” судно.

Сейчас мы меняем концепцию, стараемся уйти от разделения понятий “экспортная” продукция и “внутренняя”. И с прошлого года приступили к весьма серьезному и дорогостоящему процессу — модернизации имеющихся траулеров. Раз новые суда не по карману, а добывать рыбу надо и детям нашим, и внукам, стало быть необходимо чтобы у них был флот. Правда, иные судовладельцы предпочитают строить супертраулеры за счет западных кредитов, “закладывая” еще не выловленную рыбу. Но ресурсы-то российские! Значит, при таком подходе ущемляются интересы россиян.

Мы взяли кредит в одном из российских банков, полагаем погасить его в обусловленные сроки. Модернизация обойдется нам дешевле приобретения новых судов. Но здесь будет изготавливаться продукция, соответствующая требованиям европейского качества, в количестве, втрое

большем сегодняшнего за счет увеличения вылова и глубокой переработки рыбы. Иными словами, один крупнотоннажный траулер заменит трех своих “собратьев”. Но речь идет не о сокращении рабочих мест, а о повышении производительности труда и эффективности производства. И вся продукция пойдет в Россию.

К великому сожалению, до сих пор остается нерешенной острейшая проблема рыбаков: заход отремонтированного за рубежом судна в порт приписки. Из-за несовершенства российского законодательства НДС и таможенные пошлины на треть увеличивают сумму затрат на ремонт. Конечно, мы не в силах заплатить эти якобы защищающие отечественных судоремонтников сборы, а потому продукция будет перегружаться в море на другие наши суда, там же станем осуществлять бункеровку траулеров. Эту проблему и мы, и другие судовладельцы не раз пытались решить в правительстве нескольких составов. Результата пока нет. Правда, с утверждением на должность председателя Госкомрыболовства Юрия Петровича Синельника наши надежды на решение стали более твердыми.

Впрочем, если бы у меня спросили, с какой проблемы начинается и заканчивается каждый мой день, я бы ответил: с проблемы ресурсов. Именно от величины выделенной квоты на вылов зависит благополучие всего предприятия, на этом строятся стратегия и тактика работы флота. С началом приватизации флоты лишились дальних районов промысла и перебазировались в Северо-Восточную Атлантику и Баренцево море. В этот же период сотни предприимчивых людей начали приобретать суда у теряющих силу флотов на всех бассейнах страны. В результате образовалось множество мелких рыбодобывающих предприятий, нацеленных на вылов наиболее выгодных объектов промысла — трески и лиски. Стало катастрофически не хватать квоты. И мы оказались в сложнейшей ситуации: работать в дальних районах без государственной поддержки невозможно, а в ближних — слишком маленькая квота, причем сокращается она с каждым годом (на этом настаивают ученые, дабы сохранить ресурсы для будущего).

Естественно, мы ищем и находим выходы. Во-первых, наши траулеры отправятся в открытую часть Атлантического и Тихого океанов, в антарктическую часть Атлантики и другие районы, некогда “обжитые” нами. Во-вторых, продолжим переговоры с руководством ряда стран о заключении коммерческих контрактов на работу в их 200-мильной зоне. В-третьих, особое внимание будем уделять более глубокой переработке рыбы (я говорил об этом, рассказывая о модернизации судов) и полному использованию прилова. Наконец, будем еще теснее сотрудничать с учеными, хотя и сейчас сотрудники ПИНРО постоянно работают на наших судах. Иными словами,

чивая тему качества продукции, скажу: в конце прошлого года на конкурсе “100 лучших товаров России” двум видам продукции, вырабатываемым на наших судах, был присужден диплом с золотым логотипом, а еще двум — с серебряным.

Самое главное для флота, его экономический фундамент — суда. Вынужденно расставшись с несколькими крупнотоннажными траулерами, имея вереницу устаревших морально и физически судов, мы ре-

если не решим вопрос о размещении судов на других объектах, кроме трески, то треть флота встанет в отстой. Этого тралфлот допустить не имеет права и не допустит. И меня порадовала позиция председателя Госкомрыболовства Юрия Синельника: "При снижении запасов таких основных объектов промысла, как треска и минтай, крупнотоннажный флот рано или поздно будет вынужден вернуться в конвенционные районы. Мы же сейчас делаем все возможное, чтобы "удержать" эти районы, поддержав компании, которые уже ведут там промысел или собираются вернуться в конвенционные районы и зоны иностранных государств" ("Рыбацкие новости", 1999, № 43-44).

Следует сказать и об управленческой политике флота. В начале 90-х годов, в условиях трансформации экономики, перевода ее на рыночные механизмы и изменения подхода к налоговому законодательству, дробление бизнеса на самостоятельные юридические единицы было единственным выходом из ситуации. Тогда мобильность являлась основополагающим критерием существования любого предприятия, крупные структуры перестроить было намного сложнее. И у тралового флота появились "дочки" — МТФ-1, МТФ-2, МТФ-3. Практика показала, что было выбрано верное решение. В прошлом году родилась еще одна структура — "Мурманский губернский флот", учредителями которой стали и тралфлот, и администрация области в лице Комитета по управлению государственным имуществом. Эти акционерные общества позволили не только создать дополнительные рабочие места, насытить рыбной продукцией местный рынок, но и выявить негативные процессы, мешающие флоту.

Постепенно количество структур перешло в качество общего дела и настало время объединяться. Поэтому в прошлом году был создан консорциум "Мурманский траловый флот". Рамки консорциума позволяют не только оптимизировать финансовые возможности, контролировать ценовую политику на рынке и совершенствовать систему управления, но и выстраивать новые инвестиционные решения. Когда "дочка" заключает договор с крупной компанией или банком, она все равно выступает лишь юридическим лицом — дочерней фирмой, пусть известной и в России, и за рубежом ОАО МТФ. И совсем другое дело, когда твои интересы представляет российский консорциум. Международная конкуренция уважает сильных, с ними считаются, и мы это успели почувствовать.

Консорциум создан для защиты интересов исключительно российского рыболовства. Это некоммерческая структура, поэтому в соответствии с российским законодательством ему многое позволено. Выгоду его появления осознали многие рыбодобывающие предприятия области: о своем желании "влииться в процесс" заявляют серьезные су-

довладельческие и рыбоперерабатывающие предприятия бассейна.

Что же представляет собой Мурманский траловый флот накануне своего 80-летия? Это — крупнейшее в России рыбодобывающее предприятие имеющее 27 крупнотоннажных судов, в том числе супертраулеры типа "Моонзунд", 45 среднетоннажных (из них 6 новых, типа "Иван Шаньков"). Проводимые в последнее время модернизация и реконструкция судов, оснащение их новейшими техникой и электроникой позволяют нам с уверенностью считать себя вполне современным добывающим флотом, готовым к работе в XXI в. Безупречное качество нашей продукции давно завоевало прочную славу и в России, и за ее пределами. Десятки фирм, в том числе зарубежных, считают за честь сотрудничать с траловым флотом — надежным партнером. Думается, не случайно местом проведения заседания Смешанной российско-норвежской комиссии по рыболовству в 1999 г. был выбран именно Мурманский траловый флот.

Моряки тралфлота получают неплохую заработную плату, у большинства она пре-

вышает требуемые Международной организацией труда 435 долл. в месяц. У экипажей хорошее питание, качественная спецодежда. Мы не намерены сокращать рабочие места. И если бы не душасшие нас (как и все флоты) пошлины и налоги, траловый флот принес бы еще большую пользу и области, и отечеству.

Хотя, возможно, нас ждут благоприятные изменения. Я говорю о декабрьском заседании Правительства РФ, где премьер Владимир Путин поручил ГК, Минфину, Минэкономики и Госкомрыболовству рассмотреть вопрос о частичном освобождении от таможенных пошлин на ввоз в нашу страну судов, которые были куплены, арендованы или отремонтированы за границей, а также на ввоз технологического оборудования для строительства и ремонта судов.

Но как бы ни сложились обстоятельства, траловый флот был, есть и будет гордостью России!

**Консорциум "Мурманский траловый флот".**

**183738, г. Мурманск, ул. Траловая, 12.**

**Тел.: (815) 286-417, 287-125.**

**Факс: (815) 459-317.**

