

Снижение коммерческого интереса дальневосточных и, прежде всего, камчатских рыбаков к заходам в порт Петропавловска всерьез обеспокоило руководителей Союза рыбопромышленников и предпринимателей Камчатки (СРПК). Там обратили внимание, что морские ворота полуострова за период с 2010 по 2012 год стали худшими на Дальнем Востоке по динамике роста судозаходов. Указанный период больше года как завершился. Но только в феврале 2014-го на стол краевого министра рыбного хозяйства Владимира Галицына легла аналитическая записка за подписью заместителя председателя СРПК Евгения Кабанова. В ней автор прямо обвинил в кризисе петропавловского порта контролирующие структуры.

Корабли простоят

За три года, которые проанализированы Евгением Кабановым, количество сейнеров и траулеров, чей улов оформлялся и разгружался в камчатской столице, выросло в 3,3 раза. Казалось бы, положительная динамика. Но в сравнении с показателями других портов Дальнего Востока выглядит она совсем неубедительно. Для сравнения: в Северо-Курильск теперь заходит в 29 раз больше рыбацких судов, чем раньше. В приморский порт Зарубино, что на границе с Китаем, – в 11 раз больше. На Сахалине количество судозаходов выросло в 7,6 раза.

Одним из главных виновников того, что петропавловский порт вылетел из «высшей лиги» в борьбе с конкурентами, в СРПК называют Управление федеральной службы по ветеринарному и фитосанитарному надзору по Камчатскому краю и Чукотскому автономному округу, а также другие контролирующие органы.

Господин Кабанов гневно обрушился на данное ведомство, не стесняясь в выражениях: «Камчатский Россельхознадзор позволяет себе мурыжить рыбаков при оформлении документов на продукцию до 10 суток, не неся ни материальной ответственности за многомиллионные финансовые потери, понесенные предприятиями за простой судов, ни моральной ответственности за откровенно выраженное при этом чванство».

В качестве примера в аналитической записке приводятся два эпизода из жизни ЗАО «Акрос», которые датированы ноябрем 2012 года. В первом случае транспорт «Айс Стрим», якобы, простоял на рейде петропавловского порта лишних 72 часа. Именно столько прошло с момента отправки комплекта необходимых документов до получения сертификата на доставленную рыбопродукцию.

В другой ситуации, по данным Евгения Кабанова, при оформлении на экспорт мороженой сельди с того же «Айс Стрим» и еще двух судов простой составил 23 дня. В СРПК уверены: это случилось из-за проволочек инспекторов Россельхознадзора. Несмотря на шесть письменных обращений руководства предприятия-судовладельца, они, дескать, снова и снова требовали повторных испытаний и экспертиз, пока все же не признали сельдку качественной.

По информации «Вестей», пострадавшими от действий контролеров ветеринарного ведомства считают себя и другие компании. В частности, «Камчатимпекс», «Камчатпромфлот» и «Камлайн».

Впрочем, Россельхознадзор стал не единственным ведомством, которое деятели из СРПК обвинили в подрыве экономики нашего региона. Досталось и Пограничному управлению ФСБ России по Камчатскому краю. Главным образом за закрытие для прохода судов Первого Курильского пролива с первого января нынешнего года. «По мнению СРПК, реализация Погрануправлением данного решения несет в себе

серьезную угрозу не только организации проведения лососевой путины 2014 года, но и приведет к значительному сокращению судозаходов в порт Петропавловск-Камчатский для оформления документов на рыбопродукцию», – негодует Евгений Кабанов. При этом автор аналитической записки преподает министру Владимиру Галицину урок географии: «С окончанием путины на восточном побережье суда перемещаются на запад Камчатки. Переход Первым Курильским проливом на 240 миль короче, чем Четвертым. После окончания путины суда следуют в порт Петропавловск-Камчатский для оформления продукции, и еще раз путь удлинится на 240 миль, что повлечет дополнительные финансовые потери для участников путины». Подсчитав расход топлива одним судном в сутки, среднюю скорость судна и стоимость тонны топлива, в СРПК пришли к выводу: на группу из 20 судов при переходе с востока на запад, а затем с запада в Петропавловск потребуется потратить лишних 19 миллионов рублей. Есть ли основания под всеми этими обвинениями, и насколько корректны аргументы заместителя председателя Союза рыбопромышленников и предпринимателей Камчатки?

Раз, два, три – проданы

О том, почему камчатские судовладельцы все чаще предпочитают менять прописку своего флота с Петропавловска на другие порты, Евгений Кабанов предпочел умолчать. Будто бы такого явления в отрасли нет вовсе. Причем, именно ЗАО «Акрос», на проблемы которого ссылаются в СРПК, сменило владельцев одним из первых. Это произошло после того, как долговые обязательства предприятия превысили все разумные пределы, а само акционерное общество оказалось перед лицом неминуемого финансового краха. Причина одна: неэффективное управление, граничащее с мошенничеством.

Напомним читателям. В 1990-х годах для обновления рыболовецкого флота России была предложена следующая схема. Под гарантии нашего государства за рубежом берется кредит, на который иностранная верфь строит судно. Оно регистрируется за границей и выступает залоговым имуществом. Потом его передают во фрахт российской компании, судно начинает вести промысел, тем самым отрабатывая кредит. А после полного погашения займа переходит в российскую собственность.

15 апреля 1992 года было заключено соглашение с немецким банком KfW о предоставлении такого кредита для строительства 12 рыбопромысловых судов под гарантии Комитета рыбного хозяйства России. По условиям соглашения ярусоловы были переданы во фрахт с последующим выкупом ЗАО «Акрос».

Ярусники оказались незаменимы при освоении донных видов рыб в прикамчатских водах. Современные суда увеличили освоение отечественным флотом трески и других донных пород рыбы. Кроме того, было обеспечено более 600 рабочих мест.

Осталась только одна проблема. По кредиту никто не платил, причем в федеральных органах власти прямо обвиняли в этом гендиректора ЗАО «Акрос» Валерия Воробьева и председателя совета директоров Михаила Муллера.

В 2001 году по решению правительства РФ долг у немецких банкиров выкупил государственный Внеш-

экономбанк, а два года спустя, также по указанию федеральной власти, суда перешли в дочернюю компанию «Акроса» – «Камчатка-Восток». Но и после этого не самые нищие на полуострове рыбопромышленники не собирались погашать заем.

К середине 2011 года обязательства предприятия по самым скромным оценкам

превысили 200 миллионов долларов США. Три века назад топ-менеджеры и по совместительству владельцы предприятия, накопившие столько долгов, остаток жизни провели бы в долговой тюрьме. С «героями нашего времени» поступили более гуманно. Им предложили продать компанию, взамен пообещав урегулировать проблему.

В сентябре 2011 года Воробьев и Мулляр уведомили остальных мелких акционеров о намерении продать свои 53,24 процента голосующих акций в уставном капитале.

Приобрести их согласился рыбопромышленный холдинг из Мурманска «Карат», в лице его владельцев: бывшего заместителя руководителя Роскомрыболовства Александра Тугушева и владельца норвежской компании «Оушн Троулерс», гражданина Швейцарии Виталия Орлова. Цена сделки составила около 100 миллионов долларов США.

Причем и здесь камчатские экс-хозяева предприятия не остались в накладе. В то время как рядовые работники «Акроса» были фактически вынуждены расстаться со своими ценными бумагами в среднем по полторы тысячи рублей за каждую, Воробьев и Мулляр получили за каждую акцию более чем по 700 американских долларов.

После завершения сделки, в марте 2012 года, на внеочередном собрании акционеров было объявлено, что ЗАО будет реорганизовано в форме выделения из него трех новых компаний «Акрос-1», «Акрос-2» и «Акрос-3».

А в декабре того же года сменил гнев на милость и Внешэкономбанк. Он предоставил новым

владельцам акционерного общества рассрочку уплаты многомиллионного долга до первого января 2027 года под два процента годовых. Помимо этого, кредиторы согласились списать ранее начисленные штрафы за просрочку платежей на сумму свыше 100 миллионов долларов.

До окончательного завершения этой истории пройдет еще, в лучшем случае, более 12 лет. Трудно поверить, что о данной эпопее не знали Евгений Кабанов и его непосредственный руководитель, председатель СРПК Сергей Тимошенко, которые уже больше двух десятилетий в том или ином качестве стоят у руля камчатской рыбной промышленности.

ЗАО «Акрос» стало не единственным предприятием, покинувшим Камчатку в последние годы. Бизнесмен из Южно-Сахалинска Олег Кан примерно за 90 миллионов долларов США приобрел ООО «Камчатимпекс», после чего порт приписки сменили и пять принадлежащих фирме судов. Там же, на острове, оказались и 11 промысловых судов ООО «Камчатпромфлот», которые теперь принадлежат другому сахалинскому рыбопромышленнику Константину Филиппову. А всего к началу нынешнего года во Владивосток, на Сахалин и в Мурманск «уплыли» свыше трех десятков бывших камчатских судов, которые больше не принесут в экономику края ни налогов, ни портовых сборов, ни денег за снабжение и бункеровку.

Очевидно, что приобретались эти компании с целью получения квот на вылов водных биоресурсов. И с первых же дней после приобретения компаний новые – сахалинские, приморские и мурманские – хозяева сразу начинали распродавать непрофильные активы, в том числе и социально-значимые объекты.

Разве инспекторы Россельхознадзора виноваты в том, что три крупнейших рыбодобывающих предприятия полуострова больше не зарегистрированы в Пет-ропавловске? Их купили сахалинцы и мурманчане. Зачем этим варягам нужна Камчатка?

Экономическая география

То, что пойманная в дальневосточных морях рыба отправляется как на внешний, так и на внутренний рынок через Владивосток, сложилось исторически. В Приморье развита портовая и транспортная инфраструктура. Во Владивостоке и Находке действуют крупные специализированные рыбные порты. Кроме того, есть железная дорога, по которой можно отправлять продукцию в европейскую часть страны. Наконец, правом утверждать сертификаты на водные биоресурсы наделено только приморское территориальное управление Росрыболовства.

Добавим сюда и стоимость услуг петропавловского порта. Корабельные и навигационные сборы здесь вдвое превышают ставки дальневосточных конкурентов, маячные сборы выше втрое. При таких аппетитах надо ли удивляться тому, что в камчатскую столицу рыболовные и транспортные суда не спешат?

Существуют также географические причины, которые оставляют Петропавловск в стороне от основных рыбных потоков. Суда с рыбопродукцией, которые работают в Охотоморской экспедиции, направляются в Северо-Курильск только потому, что переход в Пет-

ропавловск еще до изменения пограничного режима в Курильских проливах удлинял путь почти на двое суток. Это не только дополнительные расходы на переход, но и время, необходимое, чтобы полностью выполнять обязательства перед партнерами по срокам доставки улова.

Проблема вечного противостояния рыбаков и надзорных органов действительно существует. Первым как можно скорее нужны сертификаты на продукцию, поскольку во время путины каждый час простоя несет прямые убытки. Вторые кровно заинтересованы в том, чтобы выявить максимально возможное количество нарушений.

В конце марта в правительстве Камчатского края состоялось заседание совета по развитию малого и среднего предпринимательства. Основным вопросом там стал именно государственный контроль в рыбной отрасли полуострова, который, по мнению представителей СРПК, напрямую связан с проблемой судозаходов в порт Пет-

ропавловска. Рыбопромышленники заявили, что их права ущемляются.

Сегодня трудно сказать, станет ли вновь Камчатка регионом, комфортным для рыбной промышленности. Конечно, нам очень бы этого хотелось. Но, на наш взгляд, Россельхознадзор – не то ведомство, которое Сергею Тимошенко и Евгению Кабанову следует упрекать в том, что оно «кошмарит бизнес». В конце концов, ведомство действует не только на Камчатке, но и в других регионах России, где никакого недовольства у рыбаков не вызывает.

Чего не скажешь о пограничной службе, к которой у представителей рыбной отрасли накопилось немало претензий. Одна из последних связана с конфликтами вокруг регулирования прибрежного рыболовства на Камчатке. Прежде всего, речь идет о разрешениях на неоднократное пересечение государственной границы. В 2011 и 2012 годах региональное пограничное управление обращалось в Погранслужбу ФСБ России с запросом о возможности продления разрешения для судов, осуществляющих прибрежный лов, на первый квартал следующего года, чтобы не было нужды прерывать работу в море. В Москве положительно откликнулись на такое предложение. Однако в конце 2013 года, несмотря на обращения рыбопромышленников и

правительства Камчатского края, пограничное управление не посчитало нужным направить такой запрос. В результате рыбаки были бы вынуждены сняться с промысла и зайти в порт Петропавловска для оформления разрешений на нынешний год. Тогда в последний момент конфликт удалось уладить. 27 декабря вышло распоряжение правительства Камчатского края. Этот документ позволил перегружать улов прямо в море. Гнать пароход в порт стало не обязательно.

По нашему мнению, то, что малые и средние суда стали гораздо реже заходить в камчатскую столицу, связано именно с этим. Раньше все суда, осуществляющие прибрежный вылов, обязаны были касаться берега. Сейчас подобных ограничений нет, и предприниматели принимают для себя экономически выгодные решения, увозя рыбопродукцию из района промысла сразу в Приморье. Это привело к тому, что рыба стала проходить мимо камчатского берега. И дело здесь совсем не в оформлении ветеринарных документов.

С тем, что Камчатка, как рыбацкий край, сегодня оказалась крайне дискомфортной для самих рыбаков, трудно не согласиться. Но Россельхознадзор здесь совершенно ни при чем.

Дмитрий ЧЕРНОВ.