



В. В. Ивченко

ГОРИЗОНТЫ
МОРЕХОЗЯЙСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ
РОССИЙСКОГО ЭКСКЛАВА
ОТ СТАГНАЦИИ К ВОЗРОЖДЕНИЮ

Издательство
Российского государственного университета им. Иммануила Канта
2010

УДК 626/88(26)
ББК 65.290-2я73
И258

Рецензент

В. А. Сербулов, д-р экон. наук, профессор,
директор Института прикладной экономики и менеджмента
Балтийской государственной академии рыбопромыслового флота

Ивченко В. В.

И258 Горизонты морехозяйственного развития российско-
го эксклава: от стагнации к возрождению. — Калинин-
град: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2010. — 116 с.
ISBN 978-5-9971-0092-6

Книга посвящена актуальной проблеме — развитию морехо-
зяйственного комплекса уникальной приморской территории Рос-
сии — Калининградской области. За последние двадцать лет это
первая работа такого характера по данному региону. В книге, по-
строенной в виде очерков, отражается состояние морехозяйствен-
ной деятельности на момент распада СССР, анализ последующих
кризисных явлений в этой отрасли и взгляды автора на пути их
преодоления. Особо выделены пути развития морехозяйственного
комплекса после кризиса 2008 г.

Книга рассчитана на широкие круги специалистов, политиков,
предпринимателей, служащих государственных учреждений, пре-
подавателей и студентов вузов.

УДК 626/88(26)
ББК 65.290-2я73

ISBN 978-5-9971-0092-6

© Ивченко В. В., 2010
© Издательство РГУ им. И. Канта, 2010
© Обложка: идея В. В. Ивченко,
дизайн — Л. В. Миловидова, 2010

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
Кризис 1990-х годов: как стабилизировать морехозяйственную деятельность региона?	
Морехозяйственный комплекс — основа развития про- мышленной структуры Калининградской области	9
Морехозяйственный комплекс «Калининград — Санкт- Петербург»: новая концепция развития эксклавного ре- гиона России	17
Какой быть стратегии развития рыболовства в Южной Балтике?	22
Российско-иностраный технополис как основа разви- тия морехозяйственного комплекса Калининграда	28
Морское хозяйство — реальный путь экономического роста.....	32
Экономические исследования в Калининграде: на ост- рие стратегии ускоренного освоения биоресурсов Ат- лантики (исторический очерк)	36
К бухте Берега Скелетов (исторический очерк морской экспедиции).....	45
Новый кризис и новые возможности морехозяйственного развития	
Приморские регионы: потенциальный ускоритель эко- номики России	51
<i>Место приморских регионов в современной эконо- мики страны.....</i>	<i>51</i>
<i>Особенности развития приморских регионов как фактора роста инновационной экономики страны</i>	<i>56</i>
	3

Рыбопромышленный комплекс Калининграда: от стагнации к возрождению	59
Моделирование программ развития морехозяйственных комплексов приморских регионов	67
<i>Специфика приморских регионов — морехозяйственные комплексы</i>	67
<i>Рыбопромышленный комплекс — основа морехозяйственного развития Калининградской области</i>	74
<i>Модель программы развития отечественного рыболовства в открытом океане</i>	82
<i>Модель региональной программы развития морского прибрежного рыболовства</i>	94
Проектное управление инновациями воспроизводства рыбных ресурсов в прибрежных водах	99
Морехозяйственный комплекс как резерв в преодолении кризиса экономики региона	104
Список избранных научных публикаций автора по отечественному морехозяйственному развитию	114

*Посвящается светлой памяти
моего творческого друга, моряка, профессора,
первого губернатора Калининградской области
Юрия Семёновича Маточкина*

ВВЕДЕНИЕ

Рост значения и развитие приморских регионов России исторически были связаны прежде всего с расширением внешней торговли, техническим прогрессом и потребностями обороны границ российского государства. На морских границах страны, имеющих протяженность почти 40 тыс. км, расположены 22 приморских региона из 83 субъектов Российской Федерации; 9 из них обладают значительным промышленно-транспортным потенциалом.

Приморские регионы выступают контактной зоной, обеспечивающей широкий фронт внешнеэкономических и транспортных связей с зарубежными странами, являясь мощным средством развития инновационной экономики страны и повышения ее конкурентоспособности в мировой экономике. Следует заметить, что в развитых зарубежных странах признается ведущая роль их приморских регионов в качестве полюсов экономического роста. С середины XX столетия многие страны — Япония, Южная Корея, Аргентина, Бразилия, Чили и другие — получили значительный импульс ускоренного развития благодаря опережающему развитию их приморских регионов, и прежде всего бурному росту морской хозяйственной деятельности.

Современное развитие приморских регионов России определяется двумя главными требованиями: возрастающими общественными потребностями страны и обеспечением конкурентоспособности их продукции и услуг на зарубежных и оте-

чественных рынках. Основная особенность структуры экономики данных регионов — это наличие развитой морехозяйственной деятельности. Например, в 22 приморских регионах России расположено 86 портов и портопунктов, через которые ежегодно проходит около 435 млн тонн внешнеэкономических грузов. Их морехозяйственные комплексы включают морские порты, морской транспортный и рыбопромысловый флот, судостроительные, судоремонтные и береговые рыбообрабатывающие предприятия и другую береговую инфраструктуру.

В истории СССР и затем России Калининградская область была крупным центром науки и морского хозяйства страны, связанного с освоением различных ресурсов Мирового океана. Распад СССР и последующие кризисы подорвали потенциал этого комплекса. Однако в современных геополитических условиях посткризисного развития он приобретает новое, исключительно важное экономическое значение для инновационно-стратегического развития страны в целом.

Калининградская область является приморским и в то же время эксклавным регионом страны, отделенным границами зарубежных государств от России и имеющим выход к Балтийскому морю. Это промышленно развитый регион с достаточно мощным морехозяйственным комплексом. Начиная с послевоенных лет основой быстрого развития экономики области до 1991 г. было морское хозяйство, ядром которого служило крупномасштабное морское и океаническое рыболовство. К началу реформ 1991 г. морехозяйственный комплекс Калининграда (включая его научно-технические и учебные организации) делил третье место по СССР с Мурманском после Ленинграда и Владивостока. В результате распада СССР вследствие непродуманных реформ и вызванного ими экономического кризиса этот комплекс понес значительный урон. В то же время сохранился основной его потенциал, и он в современных условиях приобретает новое значение для области и страны в целом в плане развития инновационной экономики. Это тем более важно в обозримой перспективе, когда Санкт-Петербург и Ленинградская область уже оказались перегру-

женными портами и другими инфраструктурными проектами морехозяйственной направленности на Балтике. Поэтому активизация морехозяйственного потенциала и определение путей развития «от стагнации к возрождению» — важнейшая народнохозяйственная проблема современности.

Особое значение морехозяйственная деятельность приобретает для создания устойчивой массы рабочих мест с достаточно высоким уровнем оплаты труда в российском эксклаве. В более отдаленном прогнозируемом будущем она может приобрести дополнительные функции общероссийского значения: морского транспортного обслуживания Калининградской АЭС, центра технического обслуживания морской части трубопроводной системы «Северный поток», крупной базы флота по добыче и переработке криля на кормовую муку (для животноводства) в Южной Атлантике, морского конечного обеспечения российского трансконтинентального транспортного коридора Дальний Восток — Балтика и др.

Предлагаемая читателю книга построена в виде систематизированных статей-очерков и глав книг, написанных автором за последние 20 лет. Автор в течение 30 лет (с 1961 по 1991 г.) занимался научно-прикладными исследованиями развития морехозяйственной деятельности в приморских регионах Советской Прибалтики, пройдя большой творческий путь от заведующего лабораторией экономических исследований до заместителей директоров по научной работе различных НИИ морской направленности. С 1991 по 1996 г., работая в вузе, по совместительству был экономическим советником первого губернатора Калининградской области Ю. С. Маточкина. Накопленный научно-исследовательский и практический опыт позволил автору отражать в своих работах те проблемы и пути их преодоления, которые появлялись в морехозяйственном комплексе Калининградской области за последние 20 лет сложного и противоречивого развития экономики этого региона, ставшего российским эксклавом на Балтике.

В книге отражены основные этапы состояния морехозяйственного комплекса — от расцвета, кризиса и до намечающихся горизонтов его развития в новых условиях. Автор стремился показать различные аспекты возможного развития морехозяйственной деятельности в разных ситуациях кризисного и посткризисного становления экономики этого стратегически важного для России эксклавного региона.

Автор выражает искреннюю благодарность главному редактору издательства РГУ им. И. Канта Н. Н. Мартынюк и редактору этого издательства Л. Г. Ванцевой за большую работу по подготовке рукописи книги к изданию.

В. В. Ивченко,
д-р экон. наук, профессор

КРИЗИС 1990-х ГОДОВ: КАК СТАБИЛИЗИРОВАТЬ МОРЕХОЗЯЙСТВЕННУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ РЕГИОНА?

Морехозяйственный комплекс — основа развития промышленной структуры Калининградской области

Последовательное развитие в стране регионального экономического самоуправления и хозрасчета происходит на фоне и фактически на основе сложившегося разделения труда и промышленной специализации хозяйства тех или иных регионов. Это положение полностью относится и к развитию приморских регионов страны, призванных обеспечивать возрастающие общественные потребности в морехозяйственной деятельности. В условиях перестройки значение таких морехозяйственных комплексов резко возрастает, так как на них возлагается дополнительная функция обслуживания бурно развивающейся внешнеэкономической деятельности страны, в том числе особых экономических зон.

В Калининградской области исторически, в определенной степени стихийно сложился крупный морехозяйственный комплекс СССР.

По своей мощности, комплексности развития и научно-технической обеспеченности морехозяйственный комплекс Калининграда вместе с Мурманском занимает третье место в стране после Ленинграда и Владивостока. Он включает морскую транспортную деятельность, океаническую и морскую рыбную промышленность, речное пароходство с судами смешанного плавания, морскую нефтедобычу и разведку, судостроение, судоремонт, высшие и средние учебные заведения, а также НИИ, КБ и машиностроительные предприятия, связанные с морехозяйственной деятельностью. К этому же комплексу в определенной степени следует отнести и военно-морскую производственно-хозяйственную деятельность, где заня-

та часть гражданского населения области, также требующую соответствующего социального обеспечения. По объему производства промышленности по состоянию на конец 1989 г. этот комплекс занимает в области 42 %, по численности работающих — 39 %, а по прибыли — 38 %. В регионе сосредоточен мощный научно-технический потенциал различных НИИ, КБ и вузов, обслуживающих морехозяйственный комплекс. Например, в Калининграде сконцентрировано около 40 % научно-технического потенциала всей рыбной промышленности СССР.

В то же время нельзя не видеть, что промышленность области в целом представлена самыми разнообразными по профилю своей деятельности предприятиями различных отраслей народного хозяйства, зачастую не взаимосвязанных и не дополняющих друг друга. Многие предприятия далеки от экономико-географической специфики области, что снижает потенциальные возможности повышения эффективности хозяйственной деятельности всего Калининградского региона.

В области преобладают предприятия союзного и союзно-республиканского подчинения. Так, из 50 крупных промышленных предприятий и объединений 64 % относятся к союзному подчинению и только около 10 % — предприятия республиканского подчинения, занимающие в объеме производства всего 0,6 %. Это, в свою очередь, крайне осложняет переход на региональный хозрасчет и обеспечение сбалансированности, гармоничного развития хозяйства области и ее социальной инфраструктуры.

В то же время в силу географического, экономического и геополитического положения региона и его интеллектуального потенциала здесь созрели все необходимые предпосылки дальнейшего высокоэффективного, специализированного развития промышленности на путях создания крупного морехозяйственного комплекса союзного значения. Калининград — единственный крупный незамерзающий морской порт РСФСР на Балтике и железнодорожный транспортный узел, близко расположенный как к густонаселенным и промышленно разви-

тым районам СССР, так и к развитым странам Западной Европы и рыбопромысловым акваториям Атлантического океана. Эта направленность развития полностью отвечает перспективным задачам повышения уровня экономического самоуправления Калининградской области и создания в ней особой экономической зоны. Однако анализ свидетельствует, что данный комплекс в силу сугубо отраслевой направленности на региональном уровне проявил себя как несбалансированная хозяйственная система, где отсутствуют важные звенья развития, где сложились и продолжают увеличиваться различные диспропорции, например между флотом и судоремонтными мощностями.

В исторических условиях хозяйственной перестройки в стране с уверенностью можно ожидать, что в ближайшие годы в силу геополитического положения и наличного экономического потенциала значение Калининградской области как морских ворот в Европу и Атлантику для Российской Федерации резко возрастет. Это обусловлено, прежде всего, бурным расширением внешнеэкономических связей страны, а также дальнейшим развитием отечественного океанического рыболовства, определяемым возрастающими потребностями в пищевой рыбопродукции и кормовой рыбной муке.

В связи с изложенным следует заключить, что в хозяйственной специализации Калининградской области прослеживается главное направление — дальнейшее гармоничное и ускоренное развитие морехозяйственного комплекса.

Основные принципы его развития:

- дальнейшее сбалансированное развитие сложившихся предприятий;
- переориентация максимального числа предприятий (частично или полностью) в направлении обеспечения морехозяйственной деятельности;
- создание новых предприятий и организаций, восполняющих отсутствующие звенья в морехозяйственной деятельности;
- ликвидация возникших диспропорций в развитии различных звеньев морехозяйственного комплекса;

- тесная взаимоувязка всех организаций и предприятий морехозяйственного комплекса между собой;
- расширение участия предприятий и организаций комплекса во внешнеэкономической деятельности;
- создание регионального координирующего органа управления морехозяйственным комплексом на принципах ассоциации.

Исходя из выдвинутых посылок, в 1990—2000 гг. дальнейшая специализация промышленности Калининградской области на путях создания мощного морехозяйственного комплекса союзного значения принципиально должна была строиться по следующим направлениям:

- развитие морской транспортной деятельности и связанных с ней береговых предприятий с учетом обслуживания внешнеэкономической деятельности и созданной Особой экономической зоны;
- развитие океанической и морским рыбной промышленности;
- развитие машиностроения, приборостроения и других производств, связанных с обслуживанием морского и рыбопромыслового флота;
- развитие научно-технического морехозяйственного комплекса (НИИ, КБ, вузов).

Морская транспортная деятельность. Совершенно очевидно, что данная отрасль должна развиваться ускоренными темпами в силу возрастающей ее значимости в современных условиях расширения внешнеэкономических связей страны. Требуется реконструкция существующего морского торгового порта и постройка на побережье Балтики нового крупного порта для контейнерных и других видов перевозок. При этом главным мероприятием должна стать организация Калининградского морского пароходства с соответствующей береговой ремонтной базой профилактического характера, складским хозяйством и прочими обслуживающими предприятиями.

Рыбная промышленность. Она имеет наиболее завершенную инфраструктуру хозяйства и располагает огромными производственными мощностями союзного значения. Так, годо-

вой вылов рыбы и других объектов промысла калининградским рыбаками составляет 9% от общего по стране, значительно превосходя этот показатель в ряде других рыбопромышленных регионов страны (например, вылов по Каспийскому бассейну — более чем в 2,5 раза). При этом вылов предприятиями Калининградской рыбной промышленности превосходит выловы и ряда развитых европейских стран (например, ФРГ — почти в 3 раза). Долгосрочным стимулом для развития этой отрасли хозяйства области служат возрастающие общественные потребности СССР на перспективу до 2000 г. в различных видах рыбопродукции из рыбного сырья, добываемого в Атлантике и восточной части Тихого океана. Имеется и теневая сторона, которая может послужить серьезным дополнительным импульсом для развития данной отрасли в Калининградской области. Это переход прибалтийских республик на республиканский хозрасчет. Вполне реально там может быть поставлен вопрос о сокращении по различным причинам масштабов океанического рыболовства и перебазировании части крупнотоннажного промыслового флота из этих республик в другие порты страны, в первую очередь — в Калининград.

В то же время на фоне успехов в развитии рыбной промышленности региона накопилось немало проблем, требующих своего решения: чрезмерно высокая стоимость поступающих из новостроя судов; отсутствие малотоннажных, дешевых в эксплуатации промысловых судов для работы в экономических зонах иностранных государств; низкие темпы обновления основных фондов флота; невысокий уровень механизации обработки рыбного сырья и пр. К основным, наиболее крупным мероприятиям дальнейшего развития рыбной промышленности можно отнести: кардинальную реконструкцию береговых рыбообрабатывающих предприятий и широкую механизацию обработки рыбы; ускоренное обновление основных фондов флота, и в первую очередь — рыбообрабатывающего и приемно-транспортного; постройку крупного рыбного порта в районе г. Пионерского; реконструкцию и расширение судоремонтных предприятий. Наряду с этим встает задача перепро-

филирования одного из судоремонтных заводов в судоремонтно-строительное предприятие для постройки относительно дешевых средне- и малотоннажных рыболовных судов для обеспечения эффективной работы отечественной рыболовного флота в экономических зонах иностранных государств в составе смешанных советско-иностранных рыбопромышленных предприятий. Следует отметить, что в таких судах испытывает острую потребность вся рыбная промышленность страны.

Машиностроительные и другие предприятия. Для завершенности развития морехозяйственного комплекса области целесообразна переориентация (частично или полностью) некоторых существующих машиностроительных предприятий для рыболовного и морского транспортного флота страны, в первую очередь с целью обеспечения калининградского комплекса. Для этого необходимо осуществить следующие мероприятия.

- Перепрофилировать вагоностроительный завод на производство морских контейнеров, в которых ощущается возрастающая потребность. Этот вопрос уже поднимался в Госплане СССР.

- Переориентировать (минимум на 50 %) мощности судостроительного завода «Янтарь» на постройку крупнотоннажных рыболовных судов, в частности для освоения рыбных ресурсов открытых районов океана.

- Не менее актуальное мероприятие — освоение радиоэлектронными предприятиями, в частности объединением «Кварц», производства радионавигационной, гидроакустической, рыбопоисковой и другой аппаратуры; некоторыми машиностроительными заводами (например, Автоагрегатным) — производства судовых запчастей и различного судового оборудования для нужд рыболовного и морского транспортного флота страны.

Очевидно, что и другие предприятия области, не входящие в морехозяйственный комплекс, на договорных началах будут принимать участие в его обслуживании.

Региональный научно-технический комплекс достаточно развит и уже в настоящее время в значительной своей части

Кризис 1990-х годов: как стабилизировать морехозяйственную деятельность региона?

задействован на морехозяйственную деятельность (главным образом рыбопромышленную) не только Калининградского региона, но и всей европейской части СССР. В него входят такие организации, как АтлантНИРО, НПО промышленного рыболовства, НПО «Рыбтехцентр», НПО «Заптехрыбцентр», кустовой ВЦ, научно-исследовательские секторы КТИРПиХ, КВИМУ, ВИПК и др. Численность научных сотрудников, конструкторов и инженеров в этих организациях достигает 3,5 тыс. человек при годовом объеме НИОКР 18—20 млн рублей. Для развития этого научно-технического комплекса потребуется, видимо, создание организаций (КБ или НПО), связанных с машиностроительным профилем деятельности морехозяйственного комплекса.

Структура существовавшего в 1989 г. морехозяйственного комплекса с учетом переориентации развития его предприятий приводится в таблице 1.

Таблица 1

Структура морехозяйственного комплекса, %

Структура промышленности	Объем производства	Численность работающих	Прибыль
Всего по области	100,0	100,0	100,0
Сложившийся морехозяйственный комплекс	42,0	39,0	38,0
Морехозяйственный комплекс (с учетом мероприятий по его развитию за счет перестроения промышленности области) в новой структуре	55,2	52,7	48,0

Анализ результирующих данных позволяет сделать следующие выводы.

1. При существующем наборе промышленных предприятий области имеется возможность определенной их перегруппировки на морехозяйственную специализацию.

2. В настоящем составе и при новой структуре морехозяйственный комплекс занимает основной удельный вес в промышленности области.

3. Рыбная промышленность (даже при существующем уровне развития) и в перспективе будет занимать ведущее место в морехозяйственном комплексе и промышленности области.

4. Можно ожидать, что с учетом дальнейшего развития предприятий морехозяйственного комплекса удельный вес его производства в промышленности Калининградской области способен достичь 60—65 %.

Широкомасштабная перестройка промышленности Калининградской области в направлении развития специализированного морехозяйственного комплекса потребует прежде всего значительных дополнительных капиталовложений. Годовой объем прибыли по промышленности области в 1989 г. составлял около 400 млн рублей.

Стоимость основных фондов достигла 3050 млн рублей, в том числе около 2000 млн рублей — по предприятиям морехозяйственного комплекса. Исходя из этих цифр, сугубо ориентировочно можно заключить, что для развития морехозяйственного комплекса (с учетом необходимости обновления основных фондов и удорожания строительства инженерных сооружений) на период 1991—2000 гг. потребуется около 1,8—2,2 млрд рублей. Видимо, изыскать эти средства за счет накоплений промышленности области не представится возможным. Поэтому, учитывая значение морехозяйственного комплекса региона для всей страны, перед центральными властями и плановыми органами РСФСР и СССР должен быть поставлен вопрос о централизованном выделении капиталовложений и различных лимитов для обеспечения устойчивого развития данного комплекса в Калининградской области.

Управление. Общий принцип управления морехозяйственным комплексом видится следующим. Учитывая, что в комплексе будут задействованы предприятия преимущественно союзного подчинения, которые в силу специфики своей деятельности требуют определенной отраслевой соподчиненно-

сти (прежде всего — в интересах технического прогресса и сбыта своей продукции и услуг), целесообразно сохранить эту «вертикальную» отраслевую подчиненность в рамках положения Закона СССР о государственном предприятии.

Для регионального управления «по горизонтали» с целью увязки между собой развития и функционирования различных предприятий морехозяйственного комплекса целесообразно создание на добровольных началах ассоциации этих предприятий с ограниченной юридической ответственностью ее участников. Небольшой исполнительный орган управления ассоциации при совете директоров должен осуществлять ограниченные, преимущественно координирующие функции управления.

Рыбная промышленность — доминирующая отрасль в комплексе — должна быть реорганизована на принципах ГПО с обособленным аппаратом управления.

В заключение следует подчеркнуть, что создание на самом западном рубеже СССР — в Калининградской области — мощного морехозяйственного комплекса отвечает историческим интересам страны в деле освоения ресурсов и пространств Мирового океана, несет в себе огромный потенциал народнохозяйственной эффективности, служит серьезным вкладом в ускорение социально-экономической перестройки страны и Калининградского региона.

(Географическое прогнозирование социально-экономического развития Калининградской области: межвуз. сб. науч. тр. Калининград, 1990)

**Морехозяйственный комплекс
«Калининград — Санкт-Петербург»:
новая концепция развития эксклавного региона России**

Распад СССР и появление на карте России эксклавной территории — Калининградской области — по-новому поставили перед руководством страны и региона вопросы его дальнейшего экономического развития.

В период 1991—1997 гг. появилось значительное количество концепций отечественных и зарубежных авторов, организаций и политических групп, провозглашающих различные пути экономического развития этого российского региона. Одни из них отражают искреннюю озабоченность и поиск путей выхода из кризисного положения. Другие, формально выражая заинтересованность развития региона в составе России, в завуалированной форме фактически ведут в перспективе к ослаблению его положения в едином экономическом пространстве страны и к сепаратизму. Анализ свидетельствует, что вторая группа концепций может привести только к дезиндустриализации региона и дезинтеграции его связей с Россией.

Объективное отражение периода 1991—1997 гг. и концептуальный поиск будущего развития Калининградской области приводят подавляющее число авторов и научных организаций к реальной оценке ситуации: в прогнозируемых условиях развитие региона должно опираться преимущественно на российские стратегические интересы, производственно-экономический потенциал и на определенное место в общественном разделении труда страны. Приморское положение области создает для этого благоприятные предпосылки, подтверждаемые мировым экономическим опытом.

Замечено, что с середины XX столетия успехи многих стран мира в быстром экономическом росте связываются прежде всего с их достижениями в крупномасштабном развитии морехозяйственных комплексов, включая портово-промышленные. Данное положение относится не только к таким традиционно морским странам, как Англия, США, Италия и др., но и к быстро развивающимся странам — Южной Корее, Тайваню, Чили, Бразилии, Сингапуру и др. Это обусловлено как высокой экономичностью морских коммуникаций и возможностями эффективной интеграции данных стран в мировое хозяйство, так и бурным развитием их промышленно-портовых комплексов (ППК), обеспечивающих высокий уровень занятости населения. Фактически ППК неизменно выступают мощными очагами экономического роста развивающихся стран.

Россия на Балтике — на западном и самом важном для нее внешнеэкономическом направлении — после распада СССР потеряла шесть из девяти крупных промышленно-портовых комплексов. В результате страна в морехозяйственной деятельности оказалась отброшенной назад и попала в определенную транспортную зависимость от наших прибалтийских государств.

Так, за последний год из 90 млн т внешнеэкономических грузов, переработанных на западном направлении, только немногим более 20 млн т было переработано в российских портах — Калининграде, Санкт-Петербурге и Выборге. Остальная часть грузопотока перерабатывалась в портах Эстонии, Латвии и Литвы, что давало этим республикам до 90 % всего валютного дохода. Такое положение становится все большим тормозом в экономическом развитии России в рамках современных мирохозяйственных связей. Поэтому в широких кругах общественности РФ нарастает понимание необходимости перестроения и развития отечественной морехозяйственной деятельности для быстреего восполнения понесенных потерь на флоте, в портах и береговой инфраструктуре. В Санкт-Петербурге началось строительство трех крупных портов, которые уже в начале XXI в. смогут перерабатывать до 40 млн т грузов в год. В то же время Калининградская область со своей развитой морехозяйственной инфраструктурой осталась как бы в стороне от этого важнейшего для экономики страны процесса. Данная ситуация обуславливалась рядом причин, среди которых немаловажную роль играет жесткая конкуренция со стороны прибалтийских республик и Польши.

Калининградский морехозяйственный комплекс охватывает: морскую и речную транспортную деятельность, океаническое рыболовство, морские и речные порты, судостроение и судоремонт, береговые рыбокомбинаты и другую инфраструктуру, включая учебные и научные организации. Он по объему промышленной деятельности еще в 1990 г. занимал по области 42 %, по численности работающих — 39 %, а по прибыли — 38 %. По своей комплексности, мощности и научно-техниче-

скому потенциалу Калининградский морехозяйственный комплекс в бывшем СССР делил третье место с Мурманском после Ленинграда и Владивостока.

В период 1991—1997 гг. развитие морехозяйственных комплексов Санкт-Петербурга и Калининграда шло, к сожалению, независимо друг от друга и даже с некоторым отчуждением. Одной из причин такого положения служила негативная позиция бывшего мэра Санкт-Петербурга А. Собчака.

При прогнозировании объективно возникает вопрос: не целесообразней ли для России, чтобы два крайне важных для экономики страны портово-промышленных комплекса дополняли друг друга и развивались в рамках западного морехозяйственного комплекса?

Макроанализ данной проблемы однозначно дает положительный ответ.

Устойчивая тенденция наращивания внешнеэкономических связей России с Западной Европой и другими странами мира выдвигает в качестве приоритетной задачу развития единого морехозяйственного комплекса «Калининград — Санкт-Петербург». При большом размахе портового строительства в Санкт-Петербурге уже сейчас возникает вопрос: как обеспечить эффективность работы портов в условиях их замерзания (особенно в суровые зимы), как «срезать» пики их сезонности с использованием незамерзающего промышленно-портового комплекса Калининграда? В связи с этим перед Калининградом открываются новые возможности экономического роста через восстановление и развитие собственного морехозяйственного комплекса во взаимодействии с петербургским морехозяйственным потенциалом и дополнении его.

Надо заметить, что решение сложной проблемы нахождения полей взаимных экономических интересов российских приморских областей в сфере морехозяйственной деятельности не лежит на поверхности. Требуется углубленное изучение и экономическая проработка этих вопросов. В порядке концептуальной постановки задачи можно выдвинуть следующие направления:

- создание в Калининграде совместного пароходства и организация постоянной морской грузопассажирской линии «Калининград — Санкт-Петербург»;
- создание в Калининграде достаточно мощных перевалочных складских комплексов — накопителей грузов, ориентированных на Санкт-Петербург и работающих в режиме локальных СЭЗ;
- привлечение финансово-промышленных групп Санкт-Петербурга к участию в создании на территории области локальных СЭЗ, «тройственных» СП (из представителей Санкт-Петербурга, Калининграда и иностранных инвесторов), портово-промышленной инфраструктуры, глубоководных морских терминалов и других объектов, ориентированных на взаимодействие с хозяйством Санкт-Петербурга;
- перебазирование на зимние месяцы в незамерзающие калининградские порты судов смешанного плавания речных пароходств Санкт-Петербурга, ориентированных на работу в европейских странах;
- осуществление широкой кооперации калининградских предприятий с предприятиями Санкт-Петербурга по поставкам комплектующих изделий для сборочных производств в СП и локальных СЭЗ (сборка электронного оборудования, автобусов, медицинской техники и пр.);
- базирование в зимний период в калининградских портах судов петербургских рыбопромышленных предприятий;
- создание совместного государственного морского акционерного рыбопромышленного предприятия в Калининграде для организации океанического рыболовства в Атлантике и поставок рыбы в регионы России и пр. Очевидно, что в реализации стратегии совместного морехозяйственного развития Калининграда и Санкт-Петербурга в первую очередь требуется осуществление двух главных мероприятий: создание общего координационного совета по совместному развитию западно-российского морехозяйственного комплекса и разработка долгосрочной программы развития этого комплекса.

(Журнал «Морская индустрия». 1998. № 1)

Какой быть стратегии развития рыболовства в Южной Балтике?

В послевоенный период в Калининградской области при поддержке государства сформировалась мощная морская рыбная промышленность общероссийского значения. Наличие незамерзающих портов, их близость к богатым рыбными ресурсами районам Атлантики и густонаселенным регионам центральной России при большой потребности в пищевой рыбопродукции обусловили высокие темпы развития этой отрасли хозяйства.

Уже к 1990—1991 гг. калининградские рыбаки достигли ежегодного объема вылова рыбы и морепродуктов около 750 тыс. т, что равнялось, например, вылову рыбы в Англии и превосходило этот показатель в ФРГ.

Кризис переходного периода экономики страны привел к временному спаду производства рыбопромышленного комплекса. Тем не менее Калининград остается главной базой флота и рыбопромышленным центром России на Балтийском море и имеет большие потенциальные возможности для быстрого развития западного морехозяйственного комплекса страны. В то же время, как это ни покажется парадоксальным, калининградские рыбаки крайне слабо осваивали рыбные ресурсы в расположенных рядом районах Балтийского моря.

*Калининградский рыбохозяйственный комплекс:
расцвет и падение*

К моменту распада СССР в 1991 г. рыбохозяйственный комплекс Калининградской области располагал огромным производственным потенциалом: к портам было приписано около 500 судов различного типа, функционировала развитая береговая инфраструктура, осуществлялась эффективная организация экспедиционного промысла в отдаленных районах Атлантики. С этой отраслью прямо или косвенно были связа-

ны свыше 200 тыс. жителей области, ее удельный вес в промышленности региона достигал 38 %.

С 1991 по 1998 г. рыбопромышленный комплекс региона попал в глубокий кризис. Он был обусловлен как общим кризисом переходного периода России, так и грубыми ошибками правительства РФ в экономической политике, в частности в защите своих товаропроизводителей. Анализ свидетельствует, что главными причинами развала отрасли стали: полный отказ правительства РФ от ее финансовой поддержки; крайне непродуманная схема приватизации рыбохозяйственного комплекса; неоправданный подъем цен на судовое топливо в 1992—1993 гг.; утрата управляемости всем технологическим процессам; отказ правительства защищать национальный рынок от наплыва иностранной рыбопродукции.

В результате вылов рыбы калининградскими рыбаками снизился с 1991 г. по 1995 г. с 750 тыс. т до 280—320 тыс. т в год.

Следует отметить, что морское рыболовство во многих странах мира относится к тем немногим сферам предпринимательской деятельности, где высок хозяйственный риск инвестиционных вложений. Поэтому в развитых странах мира оно пользуется значительной государственной поддержкой.

В России масштабная поддержка развития рыбного хозяйства осуществлялась более 130 лет — при царском и советском режимах. И только в последние несколько лет в силу затяжного кризиса и ошибок правительства она крайне ослабла.

Уместно вспомнить, что еще в 1865 г. вышел царский указ «О вольных промыслах», который в интересах рационального развития рыболовства в России отменял частную собственность сельских общин, монастырей и помещиков на речные и морские рыбные ресурсы, именовавшиеся в то время рыбными угодьями. Только за казачьими общинами сохранялись места рыболовства. Все рыболовные угодья отошли государству. Одновременно царское правительство ввело весьма продуманную систему мощной поддержки рыбопромышленников: создало ихтиологические лаборатории, стало разрабатывать

природоохранные мероприятия, организовало рыбную полицию, ввело платные билеты за право пользования рыбными угодьями, создало систему стимулов для отечественных предпринимателей. Фактически общие контуры этой системы были переняты советской властью и получили дальнейшее развитие.

Очевидно, что при стабилизации экономики государство неизбежно должно будет повернуться лицом к отечественному рыболовству и развернуть его поддержку методами, свойственными рыночным условиям.

*Забывтая Балтика:
контуры грядущего развития российского рыболовства*

Развитие отечественного рыболовства на Балтике у побережья Калининградской области всегда имело ограниченный характер. Это было обусловлено стратегией развития советского океанического рыболовства, ориентированного на богатые запасы рыбных ресурсов дальних районов Атлантики, большими объемами их добычи, лучшим видовым составом, более высокой производительностью промысла. Уделом же Балтики было колхозное рыболовство в ограниченных масштабах.

За последние семь лет ситуация резко изменилась. Океаническое рыболовство в отдаленных районах в условиях кризиса стало низкорентабельным. Объективно на первый план вышла задача освоения рыбных ресурсов в Балтийском море, и прежде всего в российской морской экономической зоне, прилегающей к побережью Калининградской области (так называемый подрайон 26 по международному районированию Балтики). По результатам исследований ученых АтлантНИРО, общий допустимый улов (ОДУ) в этой зоне может ежегодно составлять около 90 тыс. т таких видов рыб, как балтийская сельдь (салака), шпрот (килька), треска, камбала и другие объекты. По объему (до 80%) значительную часть ОДУ занимает балтийская сельдь и шпрот. Квота, ежегодно выделяемая при распределении ОДУ калининградским рыбакам, — в пределах 39—42 тыс. т, — осваивается ими далеко не полностью. Это

объясняется рядом причин, одна из которых — отсутствие у российских рыбаков относительно дешевых и в то же время высокопроизводительных малых рыболовных траулеров, хорошо приспособленных к условиям Балтики. Ранее созданные для этого бассейна суда типа МРТК имеют высокую строительную стоимость и оказались малоэффективными в эксплуатации.

Естественно возникает вопрос: существуют ли предпосылки развития отечественного рыболовства в данном регионе? Анализ дает положительный ответ. Во-первых, тут имеются значительные запасы неосвоенных рыбных ресурсов, обладающих достаточно высокими потребительскими свойствами. Во-вторых, эти ресурсы расположены близко к портам базирования флота, что значительно снижает затраты на топливо. В-третьих, эти районы промысла хорошо изучены (в том числе с научной точки зрения), имеется опыт рыболовства, квалифицированные кадры. И, наконец, существует развитая береговая инфраструктура — порты, рыбокомбинаты, транспортная сеть и пр.

Всесторонний анализ положительных и негативных факторов освоения рыбных ресурсов Балтики позволяет выдвинуть концептуальные положения стратегии их освоения на ближайшие 5—6 лет. При этом одна из главных целевых установок данной стратегии может быть сформулирована следующим образом: освоить отечественным рыболовством рыбные ресурсы 26-го подрайона Балтики в пределах 70 % ОДУ (т. е. в объемах 60—65 тыс. т). Постановка проблемы и ее структуризация программно-целевым методом позволяет яснее представить пути ее программной реализации в дальнейшем.

Не останавливаясь на содержании основных направлений развития рыболовства в этой зоне, следовало бы отметить два важнейших условия. Прежде всего необходимо приобретение за рубежом или создание собственными силами отечественных малых рыболовных траулеров, имеющих низкую строительную стоимость, высокую производительность и максимально приспособленных к условиям Балтики. Другим не менее важным условием является разработка новых технологий производства широкого ассортимента пищевой и, возможно,

рыбомучной продукции, обладающей высокой конкурентоспособностью на рынке рыбных товаров в России и за рубежом.

Эти вопросы не простые. Но в Калининградской области имеются все необходимые научно-практические предпосылки для их решения.

*Организационные условия развития
российского рыболовства на Балтике*

Прогнозируемое расширение масштабов отечественного рыболовства на Балтике требует, прежде всего, высокой организации и управляемости всего процесса, а также поддержки его со стороны региональных органов власти. Надо заметить, что при наличии многих мелких и средних рыбохозяйственных предприятий, действующих в режиме становления рыночных отношений, обеспечение управляемости прибрежным рыболовством представляется делом весьма сложным.

Концептуальная проработка этой задачи показывает, что одной из организационных форм может стать создание ассоциации морских и береговых рыбохозяйственных предприятий, ориентированных на Балтийское море. Прежде всего надо сказать, что практика прошлых лет показала неработоспособность в современных условиях традиционных организационных форм промышленных ассоциаций. Для обеспечения их управляемости необходимо придание им некоего «стержня» организационно-экономического характера.

В этой связи, не претендуя на исчерпываемость суждений, можно предложить следующий подход. Рыбопромышленная ассоциация по Балтийскому морю формируется вокруг какого-то достаточно крупного рыбохозяйственного предприятия, работающего на ресурсах этого региона. Его учредителями могли бы быть, наряду с предприятиями различных форм собственности, также администрация области, муниципалитеты Калининграда и прибрежных городов, государственный рыбный порт, коммерческие и государственные структуры из других регионов страны, например из Санкт-Петербурга и Тюмени. Однако контрольный пакет акций этого предприятия обя-

зательно должен находиться у государства — у администрации области. Аппарат управления предприятия одновременно должен быть аппаратом управления ассоциации. Таким образом, данное предприятие кроме осуществления задач прямой рыбопромышленной деятельности на Балтике будет выполнять определенные функции по координации работы и сервисному обслуживанию предприятий всей ассоциации. Государственный контроль над головным предприятием обеспечил бы государственную поддержку ассоциации и проведение четкой политики рыбохозяйственного освоения ресурсов данного бассейна. Безусловно, такая форма ассоциации требует особой юридической проработки.

Каковы же потенциальные возможности активизации российского рыболовства в Южной Балтике? Сугубо ориентировочные расчеты показывают, что для обеспечения к 2003—2005 гг. ежегодного вылова 60 тыс. т рыбы необходимо задействовать около 70—80 современных малых рыболовных траулеров со сроком окупаемости 8—9 лет. Из этого сырья может быть обеспечен выпуск товарной рыбопродукции (пищевой и кормовой) в размере 35—40 тыс. т в год при общей стоимости не менее 320 млн рублей. Но, пожалуй, главнейшим шагом развития рыбопромышленной деятельности на Балтике для Калининградской области будет решение социального вопроса — роста занятости населения. Те же расчеты свидетельствуют, что благодаря реализации предлагаемой стратегии в Калининградской области может быть создано порядка 2,5—3,0 тыс. новых рабочих мест с достаточно высоким уровнем оплаты труда.

В заключение можно констатировать, что выработка рациональной стратегии освоения недостаточно используемых ныне рыбных ресурсов российской морской экономической зоны на Балтике выступает одним из приоритетных и реальных факторов стабилизации экономики Калининградской области в едином экономическом пространстве России.

**Российско-иностраный технополис
как основа развития морехозяйственного комплекса
Калининграда**

Морской хозяйственный комплекс занимает по своему удельному значению ведущее место в промышленности Калининградской области. Его развитие при активном взаимодействии с петербургским портово-промышленным комплексом открывает реальные перспективы быстрого подъема экономики всего эксклавного региона России уже в ближайшие годы. Предприятия, входящие в этот комплекс, относятся к наукоемким и капиталоемким производствам, которые для обеспечения эффективности и конкурентоспособности своей работы нуждаются в современном и интенсивном научно-техническом и инновационном обслуживании.

В Калининградской области за последние десятилетия сложился современный многоотраслевой хозяйственный комплекс, во многом ориентированный на обеспечение морехозяйственной деятельности страны и выпуск наукоемкой продукции и услуг. Этому в значительной степени содействовал достаточно мощный для такого небольшого региона России научно-технический потенциал, включивший несколько десятков академических, отраслевых и заводских научно-технических организаций. В системе развития производительных сил области и в ряде сфер научно-технической деятельности страны он занимал ведущее место.

Глубокий экономический кризис переходного периода, поразивший в 1991—1997 гг. страну, непосредственно коснулся научно-технического потенциала Калининградской области, вызвал его резкий спад и вплотную подвел к опасной черте необратимого разрушения. Все это усугубилось новым — эксклавным — положением Калининградской области по отношению к остальной части страны. Многие уникальные по характеру своей деятельности научные организации, занимающиеся исследованиями и разработками в таких областях, как

изучение ресурсов Мирового океана и глубоководные исследования, разработки в области электротранспорта и создания микродвигателей, плазменных реактивных двигателей для космических аппаратов, проектирование техники океанического рыболовства и переработки рыбы, создание новых технологических процессов постройки и ремонта судов, изучение запасов рыб Атлантического океана и многих других, попали в исключительно тяжелое положение. Их потенциал стал быстро сокращаться, начали уходить в другие сферы деятельности одаренные ученые и конструкторы. Изменение научно-технического потенциала области за 1991—1997 гг. наглядно представлено в таблице 2.

Таблица 2

Динамика научно-технического потенциала за 1991—1997 гг.

Показатель регионального НТП	Данные по годам			
	1991	1993	1995	1997*
1. Объем финансирования НИОКР, млрд рублей (в номинации 1997 г.)	500,0	70,0	40,0	36,0
2. Численность работающих в сфере науки, тыс. человек, всего	15,0	7,5	2,8	1,8
В том числе:				
— в НИИ, КБ, НПО,	11,0	6,0	2,4	1,6
— в заводском секторе науки	4,0	1,5	0,4	0,2
3. Подано заявок на изобретения, ед. в год	152	46	15	14

* Экспертные оценки автора.

Поиск путей сохранения и развития НТП в Калининградской области как основы подъема качества и конкурентоспособности промышленности региона в новых условиях, осуществленный в исследованиях творческой группы специалистов КГУ, БГА и КГТУ под руководством автора, привел к идее создания в регионе новых организационных форм инновационной деятельности. Такими основными направлениями яв-

ляются перевод на принципы инновационной деятельности диверсификации и коммерциализации работы научных организаций, более четкая ориентация на рынок потребителей научно-технической продукции, установление тесных связей с зарубежными научными центрами и технопарками. На первое место выходит создание *российско-иностранного технополиса*. Каковы его цели, задачи и формы организации?

Под общим термином «российско-иностраный технополис» понимается ассоциация научно-технических организаций, научно-промышленных парков, инновационных и бизнес-центров, а также других предприятий инновационного характера, организованных соответствующим образом.

Главная цель создания технополиса в Калининграде — сохранение, эффективное использование и развитие (преимущественно на коммерческой основе) научно-технического потенциала региона на принципах инновационного подхода к созданию и доведению до потребителей научно-технической продукции. Организационное формирование технополиса должно строиться в тесной увязке со всей системой льгот Особой экономической зоны. В будущем такие структуры могут иметь большое федеральное значение. Анализ показывает, что основными задачами этой ассоциации (с учетом зарубежного опыта) должны стать:

— создание инфраструктуры и условий, обеспечивающих эффективную работу организаций всех форм собственности, входящих в ассоциацию (включая услуги — консалтинговые, научно-информационные, юридические, патентные, образовательные и др.);

— координация научно-инновационной деятельности в Калининградской области на принципах ассоциации всех форм собственности;

— формирование регионального рынка научно-технической продукции с учетом приоритетов и интересов развития социально-экономического хозяйства региона и некоторых отраслей хозяйства Российской Федерации;

— выполнение важной функции бизнес-инкубаторов создания малых и средних инновационных предприятий, что

должно стать одной из главных задач технополиса, осуществляемых в тесной увязке с другими членами ассоциации;

— привлечение в научно-техническую сферу региона иностранных инвестиций и опыта иностранных научных центров (научных парков, технопарков и пр.).

Очевидно, что данный перечень не исчерпывает всего многообразия задач, которые предстоит решать в рамках технополиса. Следует только подчеркнуть, что главным направлением его деятельности должен быть морехозяйственный комплекс Калининградской области — наиболее перспективный и располагающий некоторыми возможностями для финансирования инновационных разработок для своих нужд. Предполагается, что члены ассоциации смогут осуществлять инновационные разработки и по заказам западных научных фондов или корпораций.

В организационном плане с учетом отечественного и зарубежного опыта технополис принципиально может строиться по следующей схеме: наблюдательный совет; небольшой аппарат управления; фонд научно-технического развития (или другой инновационный фонд), находящийся под контролем наблюдательного совета; члены ассоциации (научно-технические, инновационные, промышленные, финансовые, иностранные и другие организации). При этом необходимо отметить, что создание российско-иностранного технополиса (евротехнополиса) представляется исключительно сложным делом, обусловленным требованием глубокого понимания и высокого уровня организации проведения мероприятия, а также необходимостью изыскания соответствующих объемов стартового финансирования на первом этапе организации.

Во многом решение данной проблемы, актуальной для будущего экономики области, зависит от поддержки (в том числе и финансовой) этого мероприятия со стороны муниципальных и областных органов власти и разработки четкой целевой программы создания «технополиса».

(Журнал «Морская индустрия». 1998. №2)

Морское хозяйство — реальный путь экономического роста

Редакция газеты обратилась к профессору, заведующему кафедрой и руководителю Балтийского центра стратегических исследований КГУ **Владиславу Васильевичу Ивченко** с просьбой прокомментировать один из приоритетов развития области — морехозяйственный комплекс, — получивший отражение в экономической концепции адмирала В.Г. Егорова.

— *Владислав Васильевич, прежде всего хотелось бы спросить, что понимается под «морехозяйственным комплексом»?*

Следует отметить, что данный термин появился в экономической литературе еще в 1970-х гг. и по своему содержанию близок, хотя и значительно шире, к такому понятию, как «портово-промышленный комплекс». На мой взгляд, оно наиболее полно отражает тот специфический и мощный приморский сектор хозяйства, который исторически сложился в нашей области. До 1991 г. он выступал своеобразным «очагом экономического роста» всего хозяйства Калининградской области. Он включает: морскую и речную транспортную деятельность, морские и речные порты, морское рыболовство, судоремонтные и судостроительные предприятия, холодильники, рыбокомбинаты и тарные предприятия, различную береговую инфраструктуру, включая учебные и научные морские организации, и пр.

— *В чем Вы видите экономическую и социальную выгоду для области в приоритетном развитии морской хозяйственной деятельности?*

Для более полного ответа на Ваш вопрос логично было бы его разбить на две части: что значил этот комплекс для хозяйства и населения области в недалеком прошлом; и будет ли спрос на нашу морехозяйственную деятельность на Северо-Западе России в обозримом будущем — через 15—20 лет?

Развитие морской хозяйственной деятельности в Калининградской области в прошлые десятилетия было объективным явлением, присущим приморскому положению региона. В бывшем СССР этот комплекс делил третье место с Мурманском

после Ленинграда и Владивостока. В экономической жизни нашей области он занимал ведущее место. В 1990 г. в объеме промышленной продукции, по неполным данным, его удельный вес достигал 44—46 %, а по численности промышленно-производственного персонала более — 40 %. Ядром комплекса выступала морская рыбная промышленность. К портам Калининградской области было приписано около 400 судов различных типов, в том числе рыбопромысловых. Годовой вылов рыбы калининградскими рыбаками достигал 750 тыс. т, что равнялось годовому вылову рыбы всеми рыбаками такой мощной морской страны, как Англия. С рыбопромышленным комплексом прямо и косвенно была связана жизнь около 200 тыс. жителей области — работающих в этой сфере и членов их семей, а также курсантов, студентов, ученых, пенсионеров. Причем зарплата рыбаков была достаточно высокая.

Таким образом, морехозяйственный комплекс обеспечивал в нашей области высокий уровень занятости и жизни населения, давая хорошее пополнение бюджета. К сожалению, экономический кризис, непродуманная приватизация, переход области в эксклавное положение и другие факторы основательно подорвали производственную мощность морехозяйственного комплекса. Например, в рыбной промышленности ныне насчитывается менее 100 судов, годовой улов рыбы калининградскими рыбаками сократился более чем в 3 раза, грузооборот рыбных и морских портов упал до 20 % от их мощности, резко сократилась загрузка береговых предприятий. За прошедшие девять лет в этом хозяйственном комплексе потеряны десятки тысяч рабочих мест. Очевидно, что упадок данного вида хозяйственной деятельности стал одним из ведущих факторов ухудшения социально-экономического положения области в целом.

Возникает вопрос: можно ли и нужно ли восстанавливать этот комплекс в качестве крупного «очага экономического роста»? Изучение ситуации приводит меня к глубокому убеждению — да, нужно восстанавливать.

Во-первых, в целом сохранилась его структура, имеются квалифицированные кадры и соответствующий научно-технический потенциал. Во-вторых, нам надо помнить, что любой морехозяйственный комплекс обладает весьма важным социальным свойством — обеспечивает высокую занятость населения. Например, на каждое рабочее место, созданное в портово-промышленном комплексе, формируется 10 новых рабочих мест в сопутствующей инфраструктуре.

Теперь давайте посмотрим, а есть ли в России в целом и на ее Северо-Западе в частности потенциальная потребность в развитии калининградского морехозяйственного комплекса?

Интеграция России в мировое экономическое сообщество немислима без высоких темпов внешнеэкономической деятельности, что подразумевает развитие мощных национальных внешнеэкономических грузопотоков. Но что мы сейчас видим на Северо-Западе, в «главных воротах страны»? За 1999 г. в этом направлении было переработано свыше 120 млн т российских внешнеэкономических грузов, и из них только около 30 млн т в трех оставшихся у России на Балтике портах — Выборге, Санкт-Петербурге и Калининграде. Остальные грузы перерабатываются в портах Прибалтийских республик, на чем наша страна ежегодно теряет около 600 млн дол. США.

Сейчас в Санкт-Петербурге идет большое строительство различных морских терминалов. Уже в 2001 г. этот город в своих портах сможет перерабатывать более 50 млн т грузов. Совершенно очевидно, что он становится поистине «пилотным проектом» России во взаимодействии с экономикой стран Западной Европы и ЕС. Но очевидно и то, что быстро развивающийся портово-промышленный комплекс Санкт-Петербурга будет нуждаться в кооперации с другими, и прежде всего незамерзающими, портами Прибалтики. Таким партнером и может выступить калининградский портово-промышленный комплекс. Безусловно, его место и участие в этом процессе потребует соответствующих технико-экономических проработок и обоснований.

Второе направление востребованности калининградского морехозяйственного комплекса — возрождение его рыбопромышленного потенциала. Есть ли в России потенциальная потребность в рыбе? Безусловно, есть, и немалая. Вспомним, что в 1990 г. потребление пищевой рыбопродукции в России на душу населения составляло в год 20 кг, а к 1999 г. этот показатель сократился почти в 2 раза. При этом рынок рыботорговли забит дорогой импортной продукцией.

Таким образом, в общественном разделении труда на Северо-Западе России на перспективу четко просматривается быстро возрастающая для страны потребность в морехозяйственной деятельности.

— Скажите, что, на Ваш взгляд, нужно сделать в первую очередь, чтобы активизировать развитие морехозяйственного комплекса нашей области?

Да, это большой и многогранный вопрос, на который в газетной статье трудно ответить исчерпывающе. Я постараюсь очень кратко обозначить общие контуры его решения. Убежден, что одним из первых шагов новой администрации области должны стать переговоры с руководством Санкт-Петербурга о долгосрочной кооперации наших регионов в морехозяйственной деятельности на Северо-Западе России. Мне представляется, что они должны завершиться прежде всего созданием смешанной рабочей группы специалистов, разработкой долгосрочной совместной программы действий и соответствующих соглашений.

Другим направлением, как я вижу, должны быть организационные усилия по возрождению калининградского рыбопромышленного комплекса. Во избежание ошибок, которые мы делали в последние девять лет, его развитие должно строиться на государственной поддержке и под государственным контролем. Мне представляется, что должна быть создана крупная рыбопромышленная корпорация со смешанным капиталом и под контролем областных или федеральных властей. Она должна нести определенные обязательства перед государством по госпоставкам рыбопродукции. Это дает нам право добиваться от федеральных властей получения долгосрочных

льготных кредитов на приобретение или постройку рыбопромысловых судов и жидкого топлива по льготным ценам под госзаказ. При этом просматривается достаточно удачное решение вопроса постройки серии судов на заводах Калининграда и Санкт-Петербурга, что повышает экономическую заинтересованность последнего в морехозяйственном сотрудничестве с нами.

Очевидно, что развитие морехозяйственного комплекса потребует и активизации переговорного процесса на правительственном уровне с Литвой и Беларусью по созданию на их территориях транспортных коридоров, соединяющих нашу область с материковой частью России. Я думаю, что данная проблема решается, так как в мировой практике это широко распространенное явление.

В заключение я хотел бы подчеркнуть, что «запуск», образно говоря, такого очага экономического роста, как морехозяйственный комплекс, позволит нам в ближайшие годы создать тысячи новых рабочих мест с хорошим уровнем оплаты труда и обеспечить пополнение местного бюджета. В то же время мы должны осознать, что такой поворот событий потребует от новой администрации области, Областной думы и всей общественности воли, высокого понимания и единства в решении поставленных задач.

(Газета «Калининградская правда». 2000. 8 дек.)

**Экономические исследования в Калининграде:
на острие стратегии ускоренного освоения
биоресурсов Атлантики**
(исторический очерк)

В послевоенный период вплоть до 1991 г. одной из основных социальных государственных целей было достижение душевого потребления пищевой рыбопродукции населения в размере 17—18 кг в год. В основу этого была положена и

осуществлялась стратегия ускоренного рационального освоения рыбных ресурсов во внутренних водоемах страны и различных морепродуктов в водах Мирового океана. Благодаря целенаправленной деятельности правительства страна к 1990—1991 гг. достигла огромных успехов, выйдя по добыче и переработке рыбы и морепродуктов на второе место в мире после Японии. В этом большую историческую роль сыграли такие выдающиеся государственные деятели, как Александр Акимович Ишков и Владимир Михайлович Каменцев, много лет возглавлявшие Министерство рыбной промышленности СССР и обеспечившие мощное развитие отечественного морского и океанического рыболовства. Большая роль принадлежит в этой деятельности и заместителю министра рыбной промышленности, талантливому организатору отечественной морской науки, в прошлом директора института АтлантНИРО в Калининграде, д-ру геогр. наук, академику ВАСХНИЛ Сергею Александровичу Студенецкому.

В настоящее время в СМИ и даже научных статьях периодически появляются суждения о том, что развитие советского морского рыболовства в те годы шло стихийно, не в нужном направлении, без экономической проработки. Это, якобы, во многом и послужило развалу данной мощной отрасли хозяйства после 1991 г. Такие суждения отражают или незнание положения дел в то время, или умышленное искажение действительности.

Весь динамичный период развития морского рыболовства в 1957—1990 гг. сопровождался активизацией экономических исследований в этой отрасли, на которых базировалась стратегия развития советского рыболовства в Мировом океане. Так, по инициативе А. А. Ишкова в конце 1950-х гг. в СССР создаются: институт Гипрорыбфлот (Ленинград) для экономического обоснования и проектирования современных промысловых судов для различных районов и объектов промысла Мирового океана; институт Гипрорыбпром (Москва), призванный экономически обосновывать и проектировать береговые предприятия, в том числе рыбные порты, в рыбопромышленных бас-

сейнах страны; для проектирования техники добычи и техники обработки рыбы в Калининграде создаются такие крупные организации, как НПО промысловства и Техрыбпром. Укрепляются морские бассейновые институты, где формируются свои экономические исследовательские подразделения. Автор статьи в 1969 г. командирован в Москву, где принимает активное участие (в должности заместителя директора по науке) в организации Центрального научно-исследовательского института технико-экономических исследований и информации (ЦНИИТЭИРХ) рыбной промышленности СССР.

В самом Минрыбхозе СССР был создан постоянно действующий научно-технический совет, первоочередной задачей которого было рассмотрение экономической обоснованности тех или иных проектов: по постройке промыслового флота, развитию и размещению по приморским регионам страны морских рыбных портов и рыбообрабатывающих предприятий и многое другое.

В этот период идет бурное развитие рыбной промышленности Калининградской области, ориентированной на крупномасштабное освоение рыбных и других живых ресурсов Атлантического океана. С самого начала все узловые решения и проекты этого развития сопровождались предварительными экономическими исследованиями и технико-экономическими проработками.

В начале 1950-х гг. в Калининграде благодаря активным усилиям д-ра экон. наук В.А. Мурина создается институт БалтНИРО, призванный обеспечивать своими исследованиями сырьевой базы рыболовства в бассейне Балтийского моря быстро развивающуюся отечественную рыбную промышленность Прибалтики. В составе четырех первых исследовательских лабораторий одна была экономическая. В 1954—1955 гг. в рыбопромышленной сфере страны и Правительстве СССР развернулась дискуссия: нужно ли развивать в портах Прибалтики наравне с Мурманском сельдяной флот для работы в районах Атлантики? Ответы были неоднозначны, так как существовали аргументы за и против. Коллективом молодой лабора-

тории экономических исследований БалтНИРО под руководством канд. экон. наук Марины Петровны Еськовой были выполнены комплексные экономические исследования передислокации из Мурманска на порты советской Прибалтики, и в первую очередь в Калининград, части сельдяного флота СРТ и РТ. Результаты исследований были весьма обоснованны и убедительны. Правительство СССР приняло решение о такой передислокации. Дальнейшая работа этого флота в Северо-Восточной Атлантике подтвердила высокую эффективность данного мероприятия. Это был первый крупный успех экономических рыбохозяйственных исследований.

С 1960 г. рыбопромысловый флот Калининграда стал интенсивно пополняться современными рыболовными судами типа БМРТ и РТМ «Тропик». Высокими темпами стала развиваться береговая база рыболовного флота — порты, рыбокомбинаты, судоремонт, холодильники и др. Рыболовные суда все дальше и дальше уходят от портов базирования в отдаленные районы промысла Атлантики. В работу флота была внедрена экспедиционная схема организации его деятельности, что резко повысило его производительность и позволило эффективно осваивать рыбные ресурсы в самых отдаленных районах океана. В это время, приблизительно в конце 1961 — начале 1962 г., меня приглашает на работу в институт АтлантНИРО (ранее БалтНИРО) на должность заведующего лабораторией экономических исследований новый молодой директор С. А. Студенецкий — будущий заместитель министра рыбной промышленности СССР по науке. С этого момента вся моя творческая жизнь на долгие тридцать лет была связана с научными морскими исследованиями отечественной рыбохозяйственной деятельности в Мировом океане.

Шел 1962 год. Рыболовный флот Калининграда, начав работу в отдаленных районах промысла Атлантики, столкнулся с проблемой сокращения времени нахождения судов непосредственно на промысле. Увеличившаяся длительность перехода судов в отдаленные районы океана и обратно в порт вела к снижению времени их нахождения непосредственно на про-

мысле и резко уменьшала их эффективность при ограниченных сроках автономного плавания. Возникло серьезное препятствие в освоении богатых запасов рыбных ресурсов отдаленных морских районов. Как быть? В процессе бурных обсуждений группа специалистов рыбодобывающих предприятий — известный специалист по промышленному рыболовству Вадим Алексеевич Бекаревич, главный экономист одного из предприятий Владимир Абрамович Теплицкий и другие — выдвинули смелую идею: не возвращать суда в Калининград, а заменять их экипажи в иностранных портах. Тем самым за счет сокращения времени на переходы в порт увеличивалось время нахождения судов на промысле и, соответственно, вылов рыбы. Главный орган управления рыбной промышленностью Калининградской области, именовавшийся в то время Балтрыбтрестом, поручил лаборатории экономических исследований АтлантНИРО всесторонне изучить и проработать этот вопрос.

Приступив к его технико-экономической проработке, мы постарались изучить прежде всего зарубежный опыт. Оказалось, что на японских плавбазах-заводах иногда практиковалась замена в море некоторой части судовой команды, занятой на тяжелых работах (рыбообработке и на погрузочно-разгрузочных работах). Нашли и другой интересный пример. В 1960 г. в Калифорнийском университете США был разработан проект китобойной базы с атомной энергетической установкой, водоизмещением порядка 17 тыс. т и автономностью плавания 18 месяцев. При этом предполагалось менять команду в море три раза. Однако это были специфичные и весьма отдаленные от нашей задачи примеры. Поэтому нашей лаборатории пришлось выполнить весь комплекс расчетов и исследований по определению экономического эффекта от замены экипажей судов типа БМРТ и РТМ «Тропик». Они показали большую результативность этой технологии: вылов на одно судно увеличивался до 30 %, себестоимость готовой рыбопродукции снижалась на 5—6 %, прибыль увеличилась на 10—12 %. Результаты исследований были переданы в Минрыбхоз СССР.

По ним уже в 1963—1964 гг. в Северном бассейне (Мурманск), на рыбодобывающих предприятиях Прибалтики и Украины были проведены эксперименты и дальнейшее массовое внедрение метода смены экипажей на флоте. За последующие годы благодаря этой прогрессивной технологии советское морское рыболовство получило миллионы тонн дополнительного вылова рыбы. Оглядываясь на прошедшие годы, можно сказать, что это был мощный рывок советского рыболовства, обеспечивший ему возможность эффективно осваивать самые отдаленные районы промысла Мирового океана.

В последующие годы советское океаническое рыболовство развивалось высокими темпами. В этом развитии особое место отводилось Калининграду. По мере продвижения калининградского рыболовства на необозримые просторы Атлантического океана возникают все новые и новые технико-экономические проблемы, расширяется диапазон и структура экономических исследований. Например, в 1963 г. между СССР и новой независимой республикой Кубой готовится стратегическое соглашение. В нем есть пункт о создании на Кубе крупной советской базы рыболовного флота (суда типа СРТ) для его работы у побережья Северной Америки — в промысловых районах банки Джорджес и Ньюфаундленда. Из отдела рыбной промышленности ЦК КПСС (тогда КПСС очень внимательно курировало рыбную промышленность) и Минрыбхоза СССР поступило категорическое указание: отложить все работы и все силы бросить на научно-практические экономические исследования целесообразности передислокации части сельдяного флота СРТ из Мурманска и портов Прибалтики на Кубу. Мне пришлось срочно разработать методику исследований, создать несколько бригад научных сотрудников-экономистов и разослать их в центры базирования флота — Мурманск, Таллин, Ригу, Клайпеду — для сбора и анализа необходимых данных. Затем мы выполнили общее экономическое обоснование, на базе которого Минрыбхоз СССР принял решение об осуществлении этого проекта и выдал техническое задание

Гипрорыбпрому на проектирование рыболовной базы на Кубе. Как известно, такая база была создана и успешно служила отечественному рыболовству много лет. Таким образом, можно сказать, что экономические исследования в Калининграде всегда были, образно говоря, на острие стратегии ускоренного освоения отечественным рыболовством биоресурсов Атлантического океана.

В 1964 г. мне предложили перейти в НПО промысловства начальником вновь создаваемого крупного отдела технико-экономических исследований и ЭВМ (ТЭИ и ЭВМ). Я согласился. Этот отдел проводил широкие экономические исследования: по обоснованию новой техники и гидроакустической рыбопоисковой аппаратуры морского рыболовства, разработке ТЭО создания новых научно-исследовательских судов, разработке организационных схем взаимодействия судов-ловцов с уникальными плавбазами типа «Восток», разработке методик применения систем СПУ в работе флота и многого другого. Большую роль в этих исследованиях сыграл активный и эрудированный инженер-экономист Ю. А. Калинин.

На свое место заведующего лабораторией АтлантНИРО я порекомендовал творческого и активного главного экономиста одного из рыбодобывающих предприятий В. А. Теплицкого. Он проявил себя как талантливый научный сотрудник и руководитель. Многие годы под его руководством разрабатывались и находили успешное применение прогнозы развития рыбохозяйственных комплексов по республикам советской Прибалтики. Им была разработана методология ускоренной амортизации и определения оптимальных сроков службы крупнотоннажных рыболовных судов. К 1991 г. В. А. Теплицкий стал одним из признанных ученых-экономистов рыбной отрасли страны.

В 1971 г. после двухгодичной командировки в Москву я вернулся в АтлантНИРО. Там я возглавил сначала отдел, а с 1973 г. стал заместителем директора по научной работе (экономические исследования и информация).

Надо заметить, что экономические рыбохозяйственные исследования в Калининграде продолжали расширяться и диверсифицироваться, отвечая на актуальные проблемы промышленности. Уже к 1974—1975 гг. в АтлантНИРО было 6 экономических научно-исследовательских подразделений и вычислительный центр; возглавлялись они высококвалифицированными специалистами: отдел экономического прогнозирования развития промышленности — канд. экон. наук В. А. Теплицкий; ценообразования — канд. экон. наук Л. В. Федорова; автоматизированной системы управления флотом на промысле — В. Н. Седов; методологии планирования предприятий — А. Д. Буракова; анализа размещения флота по районам промысла — В. А. Бекиревич; вычислительный центр — Н. Ф. Палий. В этих научных подразделениях работало свыше 140 сотрудников.

В те годы экономисты-исследователи АтлантНИРО активно подключились к разработкам международных экономических проектов по рыболовству. В частности, они принимали участие в разработках ТЭО национального рыболовства Королевства Марокко, Республик Сьерра-Леоне и Сан-Томе и Принсипи и др. Особо значимой по масштабам и социально-экономическим последствиям была разработка проекта ТЭО восстановления и развития рыбной промышленности молодой Республики Ангола. В 1976 г. мне посчастливилось возглавить и провести по побережью охваченной гражданской войной стране крупнейшую во второй половине XX столетия советскую экономико-географическую экспедицию по Африке. Нас, группу специалистов из восьми человек, забросили самолетом на самый юг Анголы. Оттуда — от реки Кунене до Кабинды на севере мы шли автономной экспедицией под военным прикрытием кубинцев. В течение трех месяцев экспедиция прошла 1700 км. Было обследовано 13 портов, 220 предприятий и 450 судов различных типов. На основе собранной информации по возвращении в СССР был разработан и передан правительству Анголы проект ТЭО развития рыболовства, что помогло преодолеть этой стране голод.

В конце 1960 — начале 1970 г. меня увлекла идея исследования синергизма экономики и промысловой биологии, что в дальнейшем удалось оформить в общепризнанное научное направление «Биоэкономические исследования океана», актуальное и своевременное на фоне усиления требований международных организаций к рационализации рыболовства в океане и аналогичных требований научной общественности внутри страны.

Поисковые разработки в области биоэкономических исследований океана позволили сформулировать новое направление, получившее признание в науке. Удалось выявить главное звено в этом направлении — разработку теории и методологии создания «Биоэкономического кадастра Мирового океана». В течение нескольких лет исследований эта проблема в значительной степени была решена. К 1977 г. мне удалось создать в АтлантНИРО первую в СССР лабораторию биоэкономических исследований океана. В этой лаборатории в рамках изучения создания биоэкономического кадастра была поставлена сложная задача — разработать методологию экономической оценки живых ресурсов океана на принципах дифференциальной ренты. Для решения этой уникальной задачи нужен был творческий и целеустремленный научный сотрудник с неординарным мышлением. Мне удалось найти такого молодого экономиста — выпускницу Калининградского технического института рыбной промышленности Лидию Семеновну Шеховцеву. Она проявила незаурядные качества научного сотрудника. Во многом благодаря ее таланту и настойчивости была разработана и экспериментально проверена по районам Атлантики методика экономической оценки рыбных ресурсов океана. В дальнейшем Л. С. Шеховцева успешно защитила по этой теме кандидатскую диссертацию в ЦЭМИ АН СССР и возглавила лабораторию биоэкономических исследований.

Успехи биоэкономических исследований океана выдвинули Калининград на первое место в СССР в этой сложнейшей сфере морских научных исследований. В 1980 г. мне предло-

жили возглавить Научно-консультативный совет (НКС) при АН СССР и Минрыбхозе СССР по экономическим проблемам живых ресурсов гидросферы, которым я руководил до распада СССР в 1991 г. В 1980—1985 гг. по результатам исследований в центральных издательствах была опубликована серия крупных монографий, в частности книга «Проблемы биоэкономического кадастра Мирового океана». Эти работы вызвали широкое признание калининградских экономистов-исследователей в СССР и за рубежом. Так, в 1985—1986 гг. результатами исследований по биоэкономическому кадастру заинтересовался известный французский исследователь океанов Жак Ив Кусто, который вел переписку с автором этой книги.

В небольшой статье практически невозможно описать тот большой вклад калининградских научных сотрудников-экономистов, который они внесли в развитие рыбной промышленности СССР и России в Атлантическом океане. К сожалению, непродуманные радикальные реформы начала 1990-х гг. обрушили морские экономические рыбохозяйственные исследования в Калининграде и их финансирование. Хотелось бы надеяться, что на современном этапе возрождения России эти исследования получат новое развитие вместе с ростом морской отечественной рыбной промышленности.

(Вестник Российского государственного университета им. И. Канта. 2007. №5)

К бухте Берега Скелетов

(исторический очерк морской экспедиции)

*В октябре 2006 г. исполняется 30 лет самой крупной отечественной экономико-географической экспедиции по Африке второй половины XX в. Редакция обратилась к бывшему руководителю этой экспедиции, ныне профессору РГУ им. И. Канта **В. В. Ивченко** с просьбой поделиться воспоминаниями об интересных эпизодах данного путешествия.*

В 1974 г. произошло историческое событие — в Португалии прошла антифашистская революция и распалась последняя колониальная империя в мире. На ее месте в 1975 г. образовалось несколько независимых государств, среди которых самым крупным была Ангола на западном побережье Африки. Новую республику возглавляло коалиционное правительство из трех политических партий: МПЛА, УНИТА и ФНЛА. Различия в их политике и этническом составе привели к развалу коалиции и затяжной гражданской войне. СССР и Куба поддерживали МПЛА, стоявшее на социал-демократических позициях. Куба высадила в Анголе свой экспедиционный корпус, с помощью которого вооруженные силы МПЛА к середине 1976 г. разгромили противников, в том числе и войска ЮАР, и отбросили их к границам. Однако в результате развала хозяйства и бегства белого населения, державшего в руках все нити экономического управления, в стране начался голод.

Советское правительство решило оказать помощь молодой республике в восстановлении и развитии национальной рыбной промышленности, которая обладала мощным пищевым потенциалом.

В те годы я работал заместителем директора института АтлантНИРО по научной работе (по экономике) и уже имел опыт разработки проектов технико-экономических обоснований развития рыболовства зарубежных стран. Где-то в середине 1976 г. меня вызвали в Москву, и я получил правительственное задание — срочно создать группу из квалифицированных специалистов, подготовить и провести по побережью Анголы экономико-географическую экспедицию.

Такая подготовка была проведена. Уже осенью 1976 г. наша группа самолетом была заброшена на самый юг страны — в порт Мосамедиш. Оттуда началась наша экспедиция. Ее задачей было обследовать все порты и предприятия на побережье, собрать исходный материал для разработки ТЭО восстановления и развития рыбной промышленности страны.

За четыре месяца экспедиция из восьми человек под военным прикрытием кубинцев прошла по побережью 1700 км —

от бухты Двух Тигров на юге до Кабинды на севере страны. Работа проходила в особых условиях — страна была охвачена огнем гражданской войны. Были случаи обстрела группы, попадали в окружение бандитов, болели тропическими болезнями. Тем не менее задача была выполнена: обследовали 13 крупных и средних портов, выявили 450 единиц судов различного типа и проверили состояние около 220 различных предприятий.

Для наглядности рассказа о том, как проходила экспедиция, я хотел бы вспомнить об одном интересном эпизоде — экспедиционном маршруте по обследованию на крайнем юге страны на границе с Намибией находившейся под контролем ЮАР бухты Двух Тигров и полуострова того же названия с поселком Леоне, где находился крупный хозяйственный комплекс.

Мы уже базировались в порту Мосамедиш. К югу от нас на расстоянии более 200 км находилась в пустынном месте бухта Двух Тигров. Это место и побережье к югу — за рекой Кунене — получило в истории печальное название «берега скелетов». Во второй половине XIX в. сюда устремлялись толпы искателей алмазов, и люди гибли из-за отсутствия воды и продовольствия. Судя по карте, проехать по побережью до бухты по пустыне Намиб при отсутствии дорог и по пересеченной местности не представлялось возможным. Я посоветовался с руководителем небольшой кубинской военной миссии, расположенной в нашем порту, камарадом Мачадо: как быть?

Надо заметить, что кубинцы сыграли огромную роль в становлении новой ангольской власти и республики. Кубинцы оказывали нашей экспедиции всемерную поддержку: прямо или косвенно обеспечивали военное прикрытие, выделяли транспорт, давали информацию о состоянии хозяйства того или иного населенного пункта, предупреждали об опасностях.

Дня через два после нашего разговора Мачадо заходит к нам в гостиницу и сообщает, что в небольшой порт Алешандри, находящийся на полпути к бухте Тигров, зашел малый советский транспортный рефрижератор «Кристалльный» и ведет разгрузку рыбы. До Алешандри хорошая дорога, и он готов часть нашей группы срочно подбросить туда на машинах в со-

провожении кубинцев. «Там вы сможете договориться с капитаном судна, и он к утру доставит вас в бухту», — сказал Мачадо. Однако он предупредил, что бухта и поселок Леоне на полуострове находятся поблизости от реки Кунене — границы с Намибией. Поселок покинут населением полтора года назад. Но, по наблюдениям кубинской разведки, южноафриканские военные патрули периодически пересекают границу и наведываются в этот поселок. В то же время встречи с ними можно избежать. После ухода из поселка жителей там осталось много собак. Они одичали. На судне можно войти в бухту, приблизиться на 1,5—2 км к полуострову и понаблюдать. Если стаи собак бегают вдоль берега, значит в поселке никого нет. Если же собак не будет видно, то тогда нужно принимать решение по обстановке. А для надежности Мачадо предложил нам кубинскую охрану.

Поразившись, я пришел к выводу, что другого варианта нет. В поездку взял одного из членов группы и ангольца, сопровождавшего нас представителя правительства. Уже через час в сопровождении вооруженных кубинцев на машинах мы мчались по шоссе в тропическую ночь. Около 12 часов ночи мы были в порту Алешандри у причала, где разгружался советский рефрижератор. Капитан сначала весьма настороженно встретил нас. Я представился, рассказал об экспедиции и подчеркнул, что имею полномочия отвлечь судно от производственной деятельности для обследования бухты Тигров. Капитан подтвердил, что у него в сейфе лежит шифровка на нас от директора организации-судовладельца, где предписывалось оказывать нам содействие.

Пока шла разгрузка судна, появилась наша охрана в количестве одного кубинского солдата, одетого в гражданскую одежду, но увешанного оружием и подсумками; в руках он держал какой-то узелок. Я был, откровенно говоря, разочарован — слишком малочисленной оказалась наша охрана. На ломаном русском языке солдат представился — камараде Эктор. Он раньше работал, как оказалось, а Гаванском порту с русскими специалистами и немного освоил русский язык.

В час ночи мы отошли от причала и взяли курс на юг — к бухте Двух Тигров. Утром наше судно уже осторожно входило в бухту. В ярких лучах восходящего солнца нам открылась величественная картина: огромная бухта длиной около 18 миль и шириной 5—6 миль. От океана ее отделял полуостров того же названия, покрытый белым песком. Со стороны бухты хорошо различались маяк, деревянные причалы, лежащие на берегу разошедшиеся суда, служебные постройки и баки для топлива. Далее стояло какое-то большое здание, которое, как выяснилось, было опреснителем морской воды. В отдалении тянулась заасфальтированная, хотя и частично засыпанная песком взлетная полоса для самолетов. По обе стороны от нее — небольшие жилые домики, возвышались школа и почта. Некоторые дома стояли на бетонных сваях, чтобы во время ветров песок свободно проносил и не образовывались песчаные наносы. На некотором отдалении размещались предприятия, которые мы должны были обследовать.

Памятуя наставления кубинцев, мы медленно двигались вдоль полуострова. На носу и корме судна стояли матросы с биноклями — наблюдать за поселком и береговой линией. Но ни людей, ни собак не было видно. Томительно шло время. Прошел час, другой. Я с тревогой посматривал на часы. Стало припекать восходящее солнце. Вдруг на корме раздался обрадованный крик: «Вижу собак!» Действительно, в бинокль было видно, что вдоль самого уреза воды неторопливо семенили небольшие стаи одичавших собак. Был отлив, и они, видимо, искали еду среди того, что выбросило море. Мы с капитаном облегченно вздохнули — людей в поселке вроде бы не было. Капитан дал команду спустить на воду моторную лодку. Наша группа приготовилась к высадке на берег. Но тут неожиданно возникла проблема с нашей охраной — кубинцем. Он развязал свой узелок, где хранилась, как оказалось, военная форма, и стал переодеваться. На наши удивленные взгляды Эктор с гордостью заявил, что кубинец в бою по уставу обязательно дол-

жен быть в форме. «Какой бой? — встревожился я. — У нас в задании на экспедицию не написано ни о каких боях. Давай-ка, Эктор, оставайся в гражданской форме, — посоветовали мы ему с капитаном, — а то южноафриканцы примут нас за десант». Но дисциплинированный солдат стоял на своем. Почти полчаса спорили мы с ним. Наконец, нашли компромисс. Он остается в гражданской форме, только наденет военную фуражку; автомат и другое оружие сложит на дно лодки, чтобы не было видно. В благодарность за такой совет кубинец выделил мне временно из своего арсенала старый потертый бельгийский пистолет для отпугивания одичавших собак.

Высадившись на берег, мы сначала осторожно исследовали безлюдный поселок, избегая заходить в служебные помещения и на взлетную полосу, где могли быть мины. Собаки при нашем появлении куда-то исчезли. Вообще брошенный поселок производил тяжелое, удручающее впечатление.

В некотором удалении от жилой зоны располагались пять достаточно крупных жиромучных и рыбоконсервных предприятий — главный объект нашего утомительного путешествия к бухте Двух Тигров. Почти полдня мы потратили на их обследование: определяли производственные мощности, степень износа оборудования, вероятную численность флота, работавшего на эти предприятия. В целом выяснилось, что они были в нормальном состоянии, но оборудование имело высокий износ. Судов, которые поставляли на предприятия выловленную рыбу, почти нигде не было видно (за исключением нескольких совершенно изношенных сейнеров). Было похоже на то, что как раз на рыболовных судах население поселка и покинуло его.

К вечеру, без каких либо происшествий, мы покинули поселок и перебрались на судно. На следующий день в порту Алешандри нас встречали кубинцы и уже днем доставили нас на нашу базу в порту Мосамедиш.

(Газета РГУ им. И. Канта «Университет».
2006. 22 окт.)

НОВЫЙ КРИЗИС И НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ МОРЕХОЗЯЙСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ

**Приморские регионы:
потенциальный ускоритель экономики России**

*Место приморских регионов
в современной экономике страны*

Приморские регионы России в ее истории всегда играли заметную и все возрастающую роль в экономическом общении с зарубежными странами и обороне государства. За прошедшие десятилетия экономическая роль этих регионов претерпела сложную эволюцию.

В результате распада СССР в 1991 г. Россия потеряла значительное число приморских регионов с развитыми приморскими комплексами и морской хозяйственной деятельностью. Фактически к началу XXI в. страна, которая перешла к демократии и стремится к интеграции в мировую экономику, потеряла некоторые транспортные связи с Центральной Европой и Азией, а также большинство морских портов. В этих условиях и с учетом перспектив развития в России как никогда ранее возрастает значение развития производительных сил оставшихся у нее приморских регионов. Анализ свидетельствует, что за период 1991—2007 гг. происходит активное перераспределение функций и задач оставшихся приморских регионов страны — как бы в компенсацию утраченных. Заметно изменилась и структура потоков внешнеторговых грузов.

В общем виде под производительными силами приморского региона можно понимать совокупность промышленных, морских транспортных и рыбодобывающих предприятий различного типа с береговой инфраструктурой (портами, судоре-

монтом, судостроением, холодильниками и пр.), научно-технического и образовательного комплекса, которые имеют между собой хозяйственные связи и в определенной мере используют ресурсы моря (транспортные, нефтегазовые, рыбные, рекреационные и др.).

Современное развитие приморских регионов России определяется главными условиями: общественными потребностями страны и обеспечением конкурентоспособности их продукции и услуг на зарубежных и отечественных рынках. Это — главная задача, обусловленная как необходимостью экономического выживания приморских регионов, так и их общероссийским значением развития транспортных узлов и экспортных и импортозамещающих производств.

Каково место и потенциальное значение приморских регионов в современной экономике России? К сожалению, в новейшей экономической истории этому вопросу уделяется еще недостаточное внимание. Только в 2006 г. вышла монография автора¹, где предпринята попытка комплексно исследовать аспекты инновационного развития приморских регионов как фактора ускоренного развития экономики страны.

Специфика этих регионов заключается в том, что они выступают как бы контактными зонами между Россией и зарубежными странами, быстрее воспринимают и осваивают нововведения, активнее, чем другие регионы, переходят на выпуск экспортной и импортозамещающей продукции. Через них идут мощные потоки внешнеэкономических грузов и финансов, они успешнее других регионов модернизируют свои транспортные и информационные технологии, шире внедряют прогрессивный менеджмент. Очевидно, что в будущем приморские регионы станут для нашей страны важным плацдар-

¹ *Ивченко В.В.* Очерки инновационной экономики приморских регионов России: теория, методология, практика: монография. Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2006.

мом для прогнозируемой международной борьбы за освоение различных ресурсов Мирового океана. По периметру морской границы России протяженностью почти 40 тыс. км расположено 22 приморских региона (субъекта Российской Федерации), что составляет порядка 26 % от общего числа — 83 регионов страны.

Следует заметить, что результаты экономической деятельности некоторых приморских регионов никак не связаны со спецификой их положения. Например, показатели хозяйственной деятельности Тюменской области, Красноярского края, Республики Саха (Якутия) и Республики Калмыкия мало связаны с их приморским положением и использованием ресурсов моря. В то же время имеется 9 промышленно развитых регионов с мощными портовыми комплексами, которые играют важную и при этом возрастающую роль в экономическом развитии страны.

Главными, наиболее характерными чертами приморских регионов являются: наличие и состояние морского транспорта, морского промышленного рыболовства и развитая береговая инфраструктура.

Исключительно высокая роль морского транспорта для страны определяется тем, что его деятельность опирается на приморские регионы, расположенные у акваторий трех океанов — Атлантического, Северного Ледовитого и Тихого, а также морей — Каспийского, Черного, Азовского и Балтийского. Это открывает России широкие возможности для эффективного морского внешнеторгового взаимодействия со многими странами мира.

Общая численность морских портов и портопунктов в России достигла 86, в том числе крупных и средних — 20. Среди них наиболее значимые: на Каспии — порты Астрахани и Махачкалы; на Черном море — Туапсе и главный нефтеналивной порт Новороссийск; на Азовском море — Таганрог; на Балтийском — Калининград, Санкт-Петербург и Выборг; на Ба-

ренцевом и Белом морях — Мурманск, Кандалакша, Архангельск; на дальневосточных морях — Владивосток, Находка, Ванино, Восточный, Холмск, Корсаков, Магадан, Петропавловск-на-Камчатке. В целом по России зарегистрировано около 200 стивидорских компаний. За последние четыре года суммарный среднегодовой грузооборот портов страны составил 430 млн тонн, в том числе внешнеторговых грузов около 420 млн тонн. Кроме того, значительная масса внешнеторговых российских грузов — порядка 84 млн тонн — перерабатывается в портах стран Балтии и Украины. При этом одно из основных направлений внешнеэкономического морского грузопотока идет через порты приморских регионов Северо-Западного федерального округа — преимущественно на страны Западной Европы.

Другим крупным направлением хозяйственной деятельности приморских регионов является морское промышленное рыболовство. Оно традиционно служило основой активизации хозяйственной деятельности на побережье окраинных приморских регионов. За годы радикальных и не всегда продуманных реформ улов рыбы и других морепродуктов в целом по России снизился с приблизительно 8,0 млн тонн в 1990 году до 3,2 млн тонн в 2006 году. Распределение уловов по приморским регионам характеризуется в этом году следующими показателями: Дальневосточные регионы — 2100 тыс. тонн; Мурманская и Архангельская области и Республика Карелия — около 600 тыс. тонн; Калининградская область — 270 тыс. тонн; Каспийские регионы — 110—130 тыс. тонн; регионы Черного и Азовского морей, а также внутренние водоемы — 80—90 тыс. тонн. Огромные потери за эти годы по разным причинам понес рыбопромысловый флот: его общая численность сократилась с 24 тыс. судов различного типа в 1990 г. до 2,2 тыс. единиц в 2006 г.

Место приморских регионов в экономике России (по федеральным округам) в среднем за 2003—2006 гг. показано в таблице 3.

Таблица 3

Место приморских регионов в экономике России (в среднем за 2003—2006 гг., %)

Регион	Населе- ние	Валовый региональ- ный продукт	Среднедушевые доходы населения в месяц	Количество научных организаций	Количество малых предприятий	Объем продукции МПП
1. <i>Всего по России</i>	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
2. В том числе примор- ские регионы	24,5	27,9	113,8	25,9	25,1	28,2
3. По федеральным ок- ругам:						
3.1. Северо-западный	7,1	7,5	98,8	13,6	13,1	12,0
3.2. Южный	9,5	5,1	60,1	5,7	6,3	7,3
3.3. Уральский	2,3	10,2	204,0	1,6	1,2	3,3
3.4. Сибирский	1,9	2,6	106,8	1,6	1,0	1,1
3.5. Дальневосточный	3,7	4,5	153,0	3,4	3,5	4,5

Примечание. Данные приводятся на основе анализа материалов «Российского статистического ежегодника» за 2007 г. (М.: Госкомиздат, 2007); а также: *Ивченко В. В.* Очерки инновационной экономики при-
морских регионов России: теория, методология, практика: монография. Калининград: Изд-во РГУ им. И. Кан-
та, 2006.

***Особенности развития приморских регионов
как фактор роста инновационной экономики страны***

Возрастающее значение приморских регионов в ускоренном развитии экономики страны обусловлено их особенностями и тесно связано с ростом внешней торговли, техническим прогрессом и потребностями обороны границ государства. Следует отметить, что и в зарубежных странах признается ведущая роль приморских регионов в развитии государств. С середины XX столетия многие страны мира — Япония, Южная Корея, Сингапур, Бразилия, Аргентина, Чили и другие — получили большой импульс ускоренного экономического роста благодаря опережающему развитию их приморских регионов, и прежде всего бурному росту морской хозяйственной деятельности. Данная мировая тенденция в полной мере отражается в роли и развитии этих регионов в современной России. Их хозяйственное развитие будет находиться под возрастающим влиянием следующих факторов:

- расширение внешней торговли страны, в том числе природными ресурсами;
- рост открытости национальной экономики, что будет сопровождаться усилением конкурентного давления на нее на мировых рынках;
- расширение масштабов морской хозяйственной деятельности (морского транспорта, портов, морского рыболовства, добычи природных ресурсов на шельфах);
- превращение ряда наиболее развитых приморских регионов, обладающих научно-инновационным и вузовским потенциалом, в мощные контактные зоны трансфера новых технологий с зарубежными странами в интересах становления инновационной экономики России;
- усиление конкурентного давления со стороны приграничных регионов зарубежных стран.

Исследования свидетельствуют, что наиболее ярко выраженный характер морской и инновационной деятельности будут носить те приморские регионы, которые лежат на пути

наиболее мощных внешнеэкономических грузопотоков России и которые будут обладать современными портово-промышленными комплексами и соответствующим научно-инновационным потенциалом для обеспечения их конкурентных преимуществ. К ним в первую очередь следует отнести Санкт-Петербург, Мурманскую, Ленинградскую и Астраханскую области, Новороссийск, Приморский край и другие регионы.

Формирование стратегий и программ развития экономик приморских регионов должно идти с учетом их особенностей, которыми они отличаются от других континентальных территорий страны.

Значительное число приморских регионов, и в первую очередь — на дальнем Востоке и Севере страны, имеет схожие особенности. К ним относятся: Чукотка, Камчатка, Сахалин, Курилы, Магаданская область, Хабаровский и Приморский края, северные районы Якутии, Таймырский автономный округ, Ямало-Ненецкий автономный округ, Архангельская область, частично Мурманская и Калининградская области. Эти особенности характеризуются: значительной удаленностью регионов от промышленно-развитых центров страны, высокими транспортными расходами, в большинстве своем слабой местной топливно-энергетической базой, недостаточным развитием хозяйственной (в том числе портово-промышленной) инфраструктуры, хронической нехваткой трудовых ресурсов, сильным конкурентным внешнеэкономическим воздействием (по ряду регионов) со стороны сопредельных или близко расположенных зарубежных государств.

Вместе с тем эти регионы обладают и рядом преимуществ:

- наличие на их территориях и в морских экономических зонах крупных промышленных запасов природных ресурсов;
- доступные и относительно дешевые морские коммуникации;
- наличие морских портов;
- близость к развитым азиатским и европейским странам, обладающим относительно высоким научно-инновационным потенциалом и являющимся потребителями российских товаров.

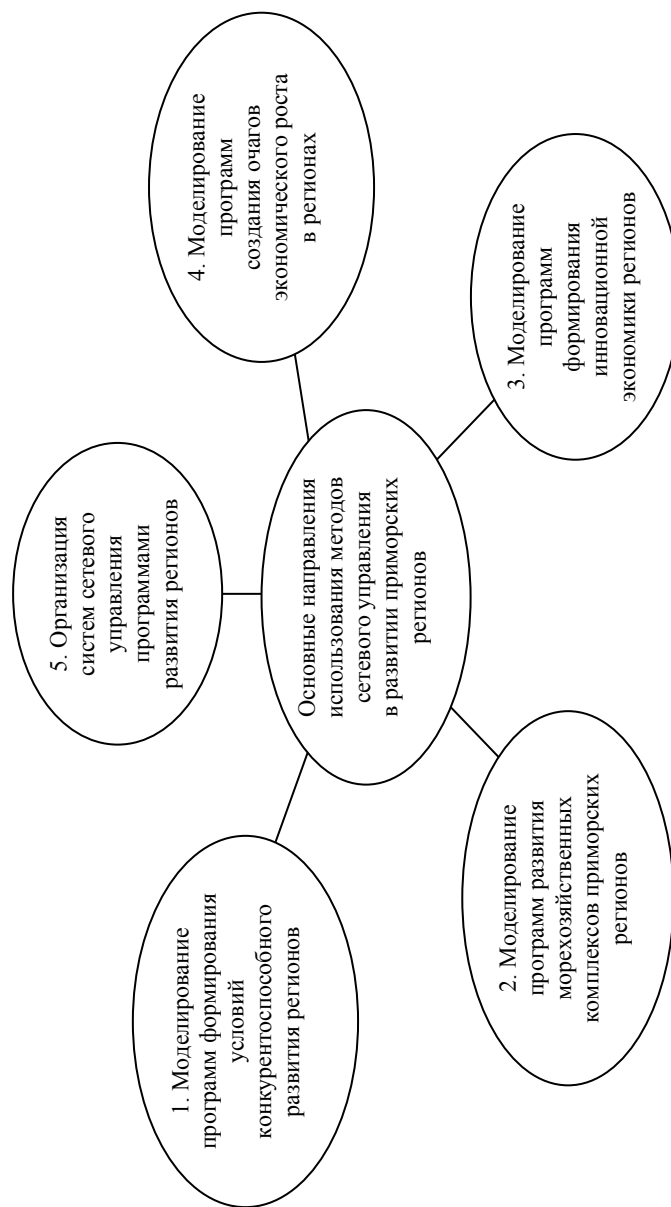


Рис. 1. Первоочередные направления использования методов сетевого управления в развитии приморских регионов

Современная сложность и масштабность развития инновационной экономики приморских регионов обуславливает необходимость использовать достаточно сложные, но в то же время эффективные методы экономического программирования, где большую роль должна сыграть группа методов сетевого управления: КПМ, ПЕРТ, СКАНС, РАМПС и другие.

На рисунке 1 приводится схема основных направлений научно-практического использования методов сетевого управления в сочетании с методами ПАТТЕРН и Ганта для комплексного программного развития приморских регионов.

Экспертные прогнозы развития приморских регионов свидетельствуют, что можно ожидать их рост в 2015 году по сравнению с 2005 годом: по формированию научно-инновационного потенциала — в 3 раза, по удельному весу инновационной продукции в общем выпуске продукции и услуг — на 70—75 %, по среднедушевым доходам населения в месяц — в 2,5—2,7 раза.

(Ивченко В. В. Сетевое программирование развития приморских регионов России: теория, методология, практика: монография. Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2008)

Рыбопромышленный комплекс Калининграда: от стагнации к возрождению

Морская рыбопромышленная деятельность с 1948 по 1991 г. была «ядром» Калининградского морского хозяйства. За эти годы был создан мощный, хорошо сбалансированный по своим частям и централизованно управляемый на региональном уровне комплекс. В отдельные годы общий вылов рыбы, морепродуктов и других объектов промысла достигал 900 тыс. тонн.

К моменту распада СССР в 1991 г. Калининградский рыбопромышленный комплекс выглядел следующим образом: 23 крупных и средних предприятия (в том числе рыбные порты); свыше 350 крупнотоннажных и среднетоннажных судов (включая около 70 единиц транспортных рефрижераторов, плавбаз, танкеров, спасательных и других типов судов); 9 крупных учебных заведений, НИИ, ЦКБ и НПО, имеющих общесоюзное значение.

С рыбохозяйственным комплексом прямо и косвенно была связана жизнь около 170 тыс. жителей области — работающих на государственных предприятиях и в рыболовецких колхозах, их семей, курсантов, студентов, ученых, пенсионеров и др. В 1991 г. вылов рыбы и морепродуктов этим комплексом составил 760 тыс. тонн, что равнялось годовому вылову рыбы такой страны, как Англия. Научно-технический комплекс, обеспечивающий ускоренное развитие морского и океанического рыболовства области и страны достиг крупных масштабов — он занимал по СССР в этой отрасли хозяйства почти 38 %. Специализацией рыбопромыслового флота Калининградской области стало освоение рыбных ресурсов в океанических зонах иностранных государств и в открытых районах Атлантического и юго-восточной части Тихого океанов. Удельный вес рыбной промышленности в структуре промышленного производства области достигал 37—40 %, что обуславливало все экономическое развитие области. Фактически в рационе питания почти 23 млн жителей страны находилась калининградская пищевая рыбопродукция.

Распад СССР, неудачные экономические реформы и последующий за ним затяжной экономический кризис нанесли огромный урон рыбопромышленному потенциалу страны, и в первую очередь Калининградскому рыбопромышленному комплексу. Это социально значимая отрасль, поддерживаемая государством, оказалась совершенно не готова к быстрому переходу на рыночные отношения. Государство в 90-е гг. про-

шлого столетия практически «бросило» эту отрасль хозяйства. Начался развал рыбной отрасли.

Причины сворачивания морской рыбопромышленной деятельности в Калининградской области:

1. Проведение непродуманной и поспешной приватизации в 1992—1993 гг. Эта ситуация была усугублена узаконенной продажей государственных долей (пакетов акций) рыбопромышленных предприятий.

2. Резкий отход государства с 1993 г. от финансовой, регулирующей и внешнеэкономической поддержки рыбной промышленности. МИД России практически прекратил поддержку российских рыбаков в международном рыболовстве.

3. Резкий «отпуск» цен на судовое жидкое топливо со второй половины 1992 года, что привело к значительному удорожанию и неконкурентоспособности калининградской рыбопродукции.

4. Высокая инфляция, прокатившаяся по стране в 1992—1995 гг., «съела» все собственные оборотные и амортизационные фонды предприятий рыбопромышленного комплекса.

Резюмируя вышесказанное, можно заметить, что в результате произошла полная потеря управляемости рыбопромышленным комплексом, утрата значительной части флота, многих районов промысла и сырьевой базы в океане, а также конкурентоспособности, резкий спад производства и сокращение десятков тысяч рабочих мест.

К началу 2008 г. численность крупно- и среднетоннажного рыбопромыслового флота сократилась до 28 единиц. Вылов рыбы в районах Атлантики и Балтийском море по итогам 2007 г. упал до 260 тыс. тонн; численность занятых в рыбопромышленном комплексе и связанных с ним сферах деятельности уменьшилась до 9 тыс. человек. Практически полностью был потерян (в результате непродуманной приватизации и последующей распродажи или списания) приемно-транспортный, рыбообрабатывающий и рефрижераторный флот. В итоге

была утрачена эффективная технология экспедиционной формы организации работы рыбопромыслового флота, что вынудило его покинуть рыбопродуктивные районы промысла в отдаленных районах Атлантического и юго-восточной части Тихого океанов. Физический износ оставшегося флота и оборудования береговых предприятий достиг 70—80 %. Однако, как показал анализ, несмотря на огромные потери, Калининградский рыбопромышленный комплекс в основном сохранил свой производственный, научно-технический, учебный и технологический потенциал и способен к саморазвитию при решительной государственной поддержке.

Следует особо отметить, что рыбопромышленный комплекс Калининградской области во многом отражает состояние этой отрасли промышленности и по другим приморским регионам страны — на Севере, Дальнем Востоке, Юге. Поэтому 21 сентября 2007 г. Комиссией по национальной морской политике Совета Федерации России в Калининграде было проведено выездное совещание, на котором рассматривались проблемы обеспечения морской региональной деятельности на примере Калининградской области, где первоочередное внимание было уделено рыбопромышленному комплексу. Среди проблем, сдерживающих стабилизацию и рост производства этого комплекса области, были выделены следующие.

1. Отсутствие соответствующей законодательной базы и источников финансирования, обеспечивающих обновление промыслового флота, модернизацию береговых рыбообрабатывающих предприятий и береговой инфраструктуры.

2. Слабая государственная поддержка рыбохозяйственной отрасли, для чего необходимо: заключение межправительственных соглашений, обеспечивающих благоприятные условия работы судов российских компаний в экономических зонах иностранных государств; выделение субвенций из федерального бюджета российским рыбопромышленным компаниям, работающим в отдаленных районах промысла и зонах ино-

странных государств (оплата за право лова в экономических зонах иностранных государств, предоставление беспроцентных кредитов для проведения ремонта судов в иностранных портах, приближенных к районам промысла и пр.).

3. Высокие российские налоги и низкая экономическая эффективность работы промысловых судов заставляют выводить суда под «удобный иностранный флаг», регистрируя их в открытых международных реестрах.

4. Слабая инфраструктура и неблагоприятные условия в отечественных портах, забюрократизированные процедуры портового и санитарного контроля вынуждают рыбопромысловые компании базировать свои суда и продавать рыбопродукцию в иностранных портах.

5. Чрезвычайно высокий рост торговых наценок, в результате прибыль от рыбопромышленных компаний необоснованно перераспределяется в пользу оптовиков-посредников и розничной торговли.

6. Крупной проблемой, решение которой во многом определяет успехи стратегий развития рыбопромышленных компаний, является настоятельная необходимость закрепления за этими компаниями квот вылова рыбы на длительный период времени (например, на период срока окупаемости судна из новостроя).

Не останавливаясь на других проблемах, целесообразно рассмотреть актуальную узловую задачу создания государственного или государственно-частного рыбопромышленного предприятия, находящегося под государственным контролем. Среди государственных и промышленных кругов уже зреет четкое понимание необходимости создания компании, осуществляющей радикальную поддержку развития и управление рыбопромышленным комплексом Калининградского региона, который мог бы стать крупным рыбопромышленным центром федерального значения для поставки на рынки страны пищевой и другой рыбопродукции.

Еще в 2001—2003 гг. была выдвинута и обоснована идея формирования на базе государственного морского рыбного порта крупной рыбопромышленной компании с государственным или смешанным капиталом (где должен преобладать государственный капитал) под полным государственным контролем. Эта компания на уровне подготовки устава принимает на себя долгосрочные обязательства по госпоставкам определенной части производимой ею рыбопродукции при каком-то фиксированном уровне цен (консервов для Минобороны, для социальной сферы и пр.). Главная проблема при создании компании — формирование рыбопромыслового флота различной структуры. Его комплектование и финансирование может осуществляться из различных источников: передачи оставшихся у государства судов из других организаций; приобретения или постройки судов за счет целевых долгосрочных государственных кредитов, финансового участия частных предприятий и иностранных инвесторов или на основе лизинга.

Для поддержания конкурентоспособности компании и обеспечения госпоставок рыбопродукции для нее целесообразно было бы установить льготные цены на судовое жидкое топливо. Такая практика имела место в 1992—1993 гг. и полностью себя оправдала. При наличии финансирования было бы целесообразно организовать постройку рыбопромысловых судов на основе кооперации судостроительных заводов Калининграда и Санкт-Петербурга.

Вокруг такой крупной компании можно было бы сформировать региональную рыбопромышленную ассоциацию из рыбодобывающих и обслуживающих организаций различных форм собственности. Это позволило бы поднять и в значительной степени восстановить управляемость и сбалансированность деятельности рыбопромышленного комплекса Калининградской области в целом.

На выездном заседании Комиссии Совета Федерации в сентябре 2007 г. в Калининграде в Рекомендациях совещания была фактически еще раз подтверждена эта идея. Было предложено создать в Калининграде открытое акционерное

общество (ОАО) со стопроцентным государственным капиталом для ведения экспедиционного промысла в удаленных районах океана. Уже после этого заседания Комитетом по рыболовству РФ была конкретизирована формулировка самого проекта: создать в Архангельске на базе одного из сохранившихся государственных предприятий государственную базу экспедиционного флота, передав ей 20—25 судов, которые являются государственной собственностью и находятся в различных организациях. Закупив новые суда, этот флот должен оперировать преимущественно в северных и дальневосточных морях.

Отталкиваясь от этих проектных предложений, можно увидеть, что филиал такого предприятия целесообразно создать и в Калининграде в течение 2008—2009 гг. для организации экспедиционного промысла в отдаленных районах Атлантики и юго-восточной части Тихого океана, прежде всего на такие массовые объекты, как криль, скумбрия, светящийся анчоус и др. Безусловно, для этого потребуются новые технологии. Учитывая, что в настоящее время проектирование и постройка новых отечественных судов займет достаточно длительный период времени, требуется закупить порядка семи современных зарубежных крупнотоннажных судов с широким раскрытием трала, работающих на принципах непрерывного траления и с высокой производительностью. Экспертно можно дать следующие оценочные показатели такого предприятия:

- инвестиции на приобретение 7 судов — 210—300 млн долларов;
- годовой объем вылова рыбы и других морепродуктов — 350 тыс. тонн;
- численность работников предприятия, в том числе плавсостав — 960—1100 человек;
- выпускаемая продукция — пищевая продукция и рыбная мука.

Сугубо ориентировочно окупаемость инвестиций, учитывая рост спроса и цен на эту продукцию на мировом рынке и в

нашей стране, составит в пределах 6—7 лет, что вполне приемлемо с экономической точки зрения.

Следует особо отметить, что такой крупный проект возрождения и развития морехозяйственного комплекса федерального значения на крайнем западе России потребует серьезной юридической, технико-экономической и внешнеэкономической проработки. Как показывают ранее выполненные научно-практические расчеты, успех его осуществления во многом будет зависеть от тесной морехозяйственной кооперации Санкт-Петербурга и Калининграда, что в отдаленной перспективе должно привести к формированию крупного российского многоотраслевого морехозяйственного комплекса на Балтийском море. Несмотря на скептическое отношение к этому проекту некоторых чиновников, он набирает силу. Наглядным примером служит реализация проекта паромной переправы Усть-Луга — Калининград.

Эффективным инструментом воссоздания калининградского рыбопромышленного комплекса в составе морехозяйственного комплекса как одного из полюсов экономического роста области должна стать целевая государственная программа его развития, разработанная на основе сетевых методов управления и современных информационных технологий. Она должна включать подпрограммы развития морского порта в Балтийске, морского океанического рыболовства в открытых районах Атлантики, юго-восточной части Тихого океана и прибрежного рыболовства в области, создания государственного ОАО морского экспедиционного рыболовства и филиала Санкт-Петербургского пароходства в Калининграде, а также модернизации береговой обеспечивающей инфраструктуры. Ее успешное выполнение станет важнейшим фактором дальнейшего укрепления и социально-экономического развития Калининградской области в едином экономическом и политическом пространстве России.

(Вестник Российского государственного университета им. И. Канта. 2008. Вып. 3)

**Моделирование программ развития
морехозяйственных комплексов приморских регионов**

***Специфика приморских регионов —
морехозяйственные комплексы***

Становление российского централизованного государства как морской державы, использующей морские пространства и ресурсы для экономического развития и обороны страны, с полным основанием следует отнести к XV в. Тогда впервые великим князем Иваном III была поставлена одна из главнейших задач внешней политики государства — борьба за выход на побережье Балтийского моря. В дальнейшем, начиная со времен Ивана Грозного и Петра I, Россия предпринимает активные шаги, чтобы закрепиться на побережье Балтики, усматривая в этом стратегию своего развития в тесном экономическом взаимодействии со странами Западной Европы. Выход страны к другим морям — южным и дальневосточным — во многом содействовал росту экономического могущества России.

Приморские регионы, располагающие богатыми рыбными, лесными, энергетическими и другими ресурсами и одновременно имеющие удобные и относительно дешевые морские коммуникации, притягивали к себе и концентрировали активное и трудоспособное население. В этих регионах складывался особый — приморский — тип хозяйства. Ему были присущи такие специфические виды деятельности и производств, как судостроение; морские порты; морской транспорт; рыбопромысловый флот и морское промышленное рыболовство; береговые предприятия, связанные с морской хозяйственной деятельностью (судоремонтные, рыбообрабатывающие, сетеснастные, холодильники и др.). К концу XX в. в приморских регионах — на морских шельфах — получает развитие мор-

ская добыча нефти и полезных ископаемых, морская аквакультура, морской туризм и рекреация. Эти регионы стали мощными коридорами внешнеэкономической деятельности страны. Изучение и научное осмысление этого типа деятельности с XX в. стало одной из крупных задач государственной политики многих развитых стран мира, в том числе бывшего СССР и России.

Из 83 субъектов Российской Федерации 22 (или 26 %) — приморские регионы, имеющие морские выходы к Атлантическому, Северному, Тихому океанам. Сегодня через 9 промышленно развитых приморских регионов идут мощные потоки внешнеэкономических грузов и сопровождающих их финансов. Эти регионы первыми, в силу своего положения, встречаются и осваивают зарубежные нововведения в сфере морехозяйственной деятельности, тем самым активно содействуя инновационному развитию экономики страны. Их значение, по оценкам экспертов, уже в ближайшей перспективе значительно возрастет.

Морская составляющая приморских регионов страны со второй половины XX столетия начала систематически изучаться и научно осмысливаться в интересах ее эффективного развития. В стране создают научные учреждения, связанные с исследованиями экономики использования ресурсов морей и океанов и развитием морского транспорта и промышленного рыболовства: Институт экономики океана АН СССР (г. Владивосток), Одесское отделение института экономики АН Украины, Центральный научно-исследовательский институт морского флота (ЦНИИМФ, Санкт-Петербург), СоюзморНИИпроект (Москва), морские бассейновые научно-исследовательские институты рыбной промышленности и др. В литературе в 70-х гг. прошлого столетия появляется понятие «морское хозяйство» (МХ), обоснованное московским ученым Г.К. Войтоловским. Последующие исследования В.А. Дергачева, Б.В. Буркинского, В.Н. Степанова и других показали объективную не-

обходимость введения в научно-практический оборот нового понятия — «морехозяйственный комплекс» (МХК)².

Если первое понятие определяется как некая сумма слабо взаимодействующих между собой различных морских отраслей, то второе отражает усиление их интеграции в процессе динамичного развития и углубления разделения труда. «МХК — это динамически развивающееся производственно-экономическое единство отраслей морского хозяйства, обеспечивающее комплексную экономическую, природоохранную, научно-исследовательскую и другие виды деятельности в океане и береговой зоне морей страны на основе ускорения научно-технического прогресса во взаимосвязи с территориально-отраслевыми и другими факторами». Такой комплекс с системных позиций фактически является переходом от простой совокупности морских отраслей к интегрированному морскому хозяйству приморского региона, подчиненному общей цели и опирающемуся на общую обеспечивающую инфраструктуру. В общеметодическом плане МХК могут классифицироваться на: региональные специализированные МХК (рыбопромышленные, морские транспортные, морские добывающие и пр.); комплексные и локальные МХК в привязке к отдельным портово-промышленным комплексам; региональные МХК (Мурманской области, Санкт-Петербурга и Ленинградской области, Калининградской области и др.); бассейновые МХК (Азово-Черноморский, Каспийский, Балтийский, Арктический и пр.); международные МХК. Безусловно, такое деление имеет относительный характер, так как конфигурация того или иного вида МХК будет меняться в зависимости от его структуры. На рисунке 2 приводится сценарий формирования сбалансированного морехозяйственного комплекса региона, отображенного на принципах реинжиниринга.

² См.: *Морехозяйственный комплекс*: монография: в 2 т. / под ред. Б. В. Буркинского. Киев, 1991.

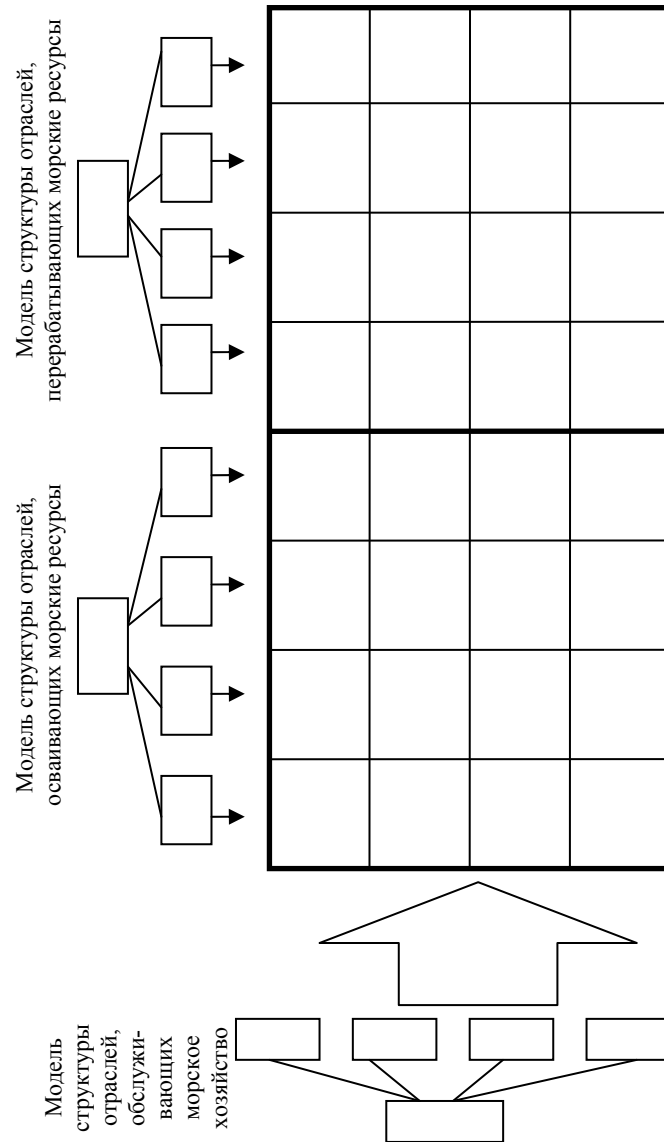


Рис. 2. Сценарий формирования сбалансированного морехозяйственного комплекса региона

В масштабах России общий морехозяйственный комплекс формируется на основе нескольких крупных территориально-распределенных морехозяйственных комплексов: Северо-Западного, Дальневосточного, Южного. Они в свою очередь могут подразделяться на региональные МХК, имеющие свою специализацию. Например, Северо-Западный МХК может подразделяться на три: Северный МХК (Мурманск, Архангельск), специализирующийся на морской транспортной деятельности (включая ледокольный флот), морском рыболовстве и морской нефтедобыче; Ленинградская область и Санкт-Петербург располагают МХК, который специализируется на морской транспортной деятельности и в инфраструктурном плане — на морском судостроении; Калининградский МХК, специализирующийся на океаническом рыболовстве и частично — на морской добыче нефти и морском транспорте.

В современной России в условиях дальнейшего развития рыночных отношений и ее интеграции в мировую экономику морехозяйственные комплексы приобретают исключительно большое значение. Их развитие должно строиться с учетом следующих принципов и факторов.

1. Усиление внешнеэкономических связей, обуславливающих рост экспортно-импортных морских грузопотоков.
2. Активизация усилий страны в борьбе на международной арене за использование различных ресурсов Мирового океана: биологических, энергетических, полезных ископаемых и других.
3. Усиление многофункциональности приморских регионов с учетом их специализации в морской хозяйственной деятельности и углубление межрегионального разделения труда внутри страны и на мировых рынках.
4. Интенсивное развитие в приморских регионах различных сборочных производств на основе зарубежных технологий и комплектующих изделий.
5. Крупномасштабное развитие в приморских регионах рекреационного хозяйства, морских видов спорта и туризма.

Постепенный переход от традиционного морского хозяйства региона к региональному МХК создает хорошие предпосылки для повышения его управляемости, сбалансированности его элементов и в итоге — роста эффективности работы. Анализ показывает, что по структуре современный МХК состоит из предприятий различных форм собственности и различной ведомственной подчиненности или кураторства.

Например, морские рыбопромышленные предприятия находятся в сфере кураторства Государственного комитета по рыболовству, морские порты — в сфере Минтранса, судостроительные — в сфере Государственной судостроительной корпорации и т.д. Всё это крайне затрудняет регулирование сбалансированного развития всех элементов МХК. Тем не менее это крайне необходимо, так как любой МХК не в состоянии будет нормально развиваться в силу внутренних диспропорций. Сбалансированности и регулирования развития регионального МХК можно достичь на основе региональных целевых программ, реализуемых на принципах государственно-частного партнерства. При этом следует иметь в виду, что у каждого МХК будет свое «ядро» отраслевых предприятий, которые станут определять специализацию того или иного комплекса. Но в то же время эти МХК не смогут быть полностью сбалансированными экономическими системами в силу того, что некоторые предприятия и их размещение носят в ряде случаев уникальный характер. Например, основные заводы гражданского судостроения находятся в Санкт-Петербурге. Таких нет ни в локальном Мурманском МХК, ни в Архангельском, что предопределяет их кооперирование с МХК Санкт-Петербурга.

Всесторонний анализ рассматриваемой проблемы позволил сформировать принципиальную рабочую матричную модель регионального МХК (рис. 3). В ней четко отражены два крупных сектора: основные виды морской хозяйственной деятельности и отрасли (предприятия), обслуживающие эту деятельность.

Основные виды морской хозяйственной деятельности	Отрасли, осваивающие морские ресурсы						Отрасли, перерабатывающие морские ресурсы				
	Морской транспорт	Морские порты	Морская рыбопромышленная деятельность	Морская добыча нефти и полезных ископаемых	Морская энергетика	Морская химия	Береговая рыбопереработка	Переработка полезных ископаемых	Переработка нефти и сжижение газа	Береговые холодильники	
Отрасли, обслуживающие основную морскую хозяйственную деятельность											
Судостроение и судоремонт											
Машиностроение и приборостроение											
Научно-технические исследования и инновационная деятельность											
Подготовка и переподготовка кадров											
Береговой транспорт											

Рис. 3. Принципиальная рабочая матричная модель регионального морехозяйственного комплекса

Экономическая эффективность перерастания традиционного морского хозяйства регионов в региональные МХК связана с проявлением эффекта синергизма (т.е. комплексобразующего эффекта). До настоящего времени это еще сложная и далеко не решенная научно-методическая задача. При определении путей ее решения в первую очередь следует сформули-

ровать эффектообразующие факторы, обуславливающие интегральный эффект МХК. К ним следует отнести:

- рациональное совместное размещение морских портов и связанных с морской деятельностью предприятий различных форм собственности;
- сокращение транспортных затрат, и прежде всего в сфере внешнеэкономических морских связей;
- возможность максимальной загрузки производственных мощностей обслуживающих отраслей МХК;
- возможность обеспечить высокую кооперацию между отраслями МХК;
- возможность комплексного использования различных видов морских и других ресурсов.

Одним из первоочередных условий успешного формирования и функционирования региональных МХК является создание соответствующих координирующих органов в региональных администрациях, опирающихся в своей работе на программно-целевые, и прежде всего сетевые, методы управления.

***Рыбопромышленный комплекс — основа
морехозяйственного развития Калининградской области***

Калининградская область начиная с советского послевоенного периода и до настоящего времени всегда была приморским регионом с ярко выраженными чертами морской хозяйственной деятельности. С момента восстановления области, особенно с 1948—1949 по 1991 г., ее быстрое социально-экономическое становление опиралось на крупномасштабное развитие преимущественно морского хозяйства, где ведущее место занимал морской рыбопромышленный комплекс.

Морское хозяйство области в его широком понимании включало в себя: морскую транспортную деятельность; океанический и морской рыбопромышленный флот (в том числе транспортные суда, рефрижераторы и рыбоперерабатывающие

базы); научно-исследовательский флот; морские, рыбные и речные порты; речное пароходство с судами смешанного типа «река — море»; судостроение и судоремонт; развитую береговую инфраструктуру и транспорт; морскую нефтедобычу и разведку морских ресурсов; высшие и средние учебные заведения, а также НИИ, КБ и машиностроительные предприятия, связанные с этим видом деятельности. Сюда же в определенной мере следует отнести и хозяйственную деятельность военно-морского Балтийского флота на этой территории, в которой занята определенная часть гражданского населения области. По состоянию на 1990 г. все виды морской хозяйственной деятельности занимали в области: по объему промышленного производства — 42%, по численности работающих — 39%, по прибыли — 38%³. Фактически к 1991 г. в области сложилось крупное многоотраслевое хозяйство, имеющее общегосударственное значение. По своей мощности, комплексности развития и научно-технической обеспеченности оно к этому времени делило по СССР третье место с Мурманском после Ленинграда и Владивостока.

В то же время при всех успехах развития этого вида деятельности и влияния ее результатов на рост экономики Калининградской области морское хозяйство имело значительный недостаток — слабую кооперацию между отдельными его частями и различную их отраслевую подчиненность. Это положение, безусловно, в целом снижало эффективность региональной морехозяйственной деятельности.

Морская рыбопромышленная деятельность исторически, с 1948 по 1991 г., была преобладающим «ядром» калининградского морского хозяйства. За эти годы был создан мощный, достаточно сбалансированный (рыбопромысловый флот — морской транспортно-рефрижераторный флот — береговая ба-

³ См.: *Ивченко В. В.* Морехозяйственный комплекс — основа развития промышленной структуры Калининградской области // Географическое прогнозирование социально-экономического развития Калининградской области: сб. науч. тр. Калининград, 1990.

за) и эффективно управляемый на региональном уровне комплекс. В отдельные годы общий вылов рыбы, морепродуктов и других объектов промысла достигал 900 тыс. тонн. К моменту распада СССР в 1991 г. калининградский рыбопромышленный комплекс включал: 23 крупных и средних предприятия (в том числе рыбные порты); свыше 350 крупнотоннажных и среднетоннажных судов (в том числе около 70 единиц транспортных рефрижераторов, плавбаз, танкеров, спасательных и судов других типов); 9 крупных учебных заведений, НИИ, ЦКБ и НПО, имеющих общесоюзное значение. С рыбохозяйственным комплексом прямо или косвенно была связана жизнь около 170 тыс. жителей области, работавших на государственных предприятиях и в рыболовецких колхозах, членов их семей, курсантов, студентов, ученых, пенсионеров и др. В 1991 г. вылов рыбы и морепродуктов калининградскими судами составил 760 тыс. тонн, что равнялось годовому вылову рыбы такой страны, как Англия. Научно-технический комплекс, обеспечивающий ускоренное развитие морского и океанического рыболовства области и страны, достиг крупных масштабов — он занимал по СССР в этой отрасли хозяйства почти 38%. Специализацией рыбопромыслового флота Калининградской области стало освоение рыбных ресурсов в экономических зонах иностранных государств и в открытых районах Атлантического океана и юго-восточной части Тихого. Удельный вес рыбной промышленности в структуре промышленного производства области достигал 37—40%, что обуславливало все экономическое развитие региона. Фактически в рационе питания почти 23 млн жителей страны была калининградская пищевая рыбопродукция.

Распад СССР, неудачные экономические реформы и последовавший за ним затяжной экономический кризис нанесли огромный урон рыбопромышленному потенциалу страны, и первую очередь калининградскому рыбопромышленному комплексу. Эта социально значимая отрасль, получавшая государственную поддержку, оказалась совершенно не готова к быстрому переходу на рыночные отношения. Государство в

1990-е гг. практически оставило без внимания эту отрасль хозяйства, и в ней начался кризис.

Главными факторами сворачивания морской рыбопромышленной деятельности в Калининградской области послужили следующие.

1. Проведение непродуманной и поспешной приватизации в 1992—1993 гг., которая была усугублена в 1995—1996 гг. узаконенной продажей государственных долей (пакетов акций) рыбопромышленных предприятий.

2. Резкий отход государства с 1993 года от финансовой, регулирующей и внешнеэкономической поддержки рыбной промышленности. МИД России практически прекратил поддержку российских рыбаков в международном рыболовстве.

3. Резкий «отпуск» цен на судовое жидкое топливо со второй половины 1992 г., что привело к значительному удорожанию и неконкурентности калининградской рыбопродукции.

4. Высокая инфляция, прокатившаяся по стране в 1992—1995 гг., «съела», образно говоря, все собственные оборотные и амортизационные фонды предприятий рыбопромышленного комплекса.

Резюмируя все это, можно констатировать, что в результате перечисленных причин произошли: полная потеря управляемости рыбопромышленным комплексом, его распад и утрата значительной части флота; потеря многих районов промысла и сырьевой базы в океане; утрата конкурентоспособности, резкий спад производства и сокращение десятков тысяч рабочих мест.

К началу 2008 г. численность крупно- и среднетоннажного рыбопромыслового флота сократилась до 28 единиц. Вылов рыбы в районах Атлантики и Балтийском море по итогам 2007 г. упал до 260 тыс. т; численность занятых в рыбопромышленном комплексе и в связанных с ним сферах деятельности уменьшилась до 9 тыс. человек. Практически полностью был потерян (в результате непродуманной приватизации и последующей распродажи или списания) приемно-транспортный, рыбообрабатывающий и рефрижераторный флот. В итоге утрачена эффективная технология экспедиционной формы организации работы рыбопромыслового флота, что вынудило

его покинуть рыбопродуктивные районы промысла в отдаленных районах Атлантического и юго-восточной части Тихого океанов. Физический износ оставшегося флота и оборудования береговых предприятий достиг 70—80 %. Однако, как показал анализ, несмотря на огромные потери, Калининградский рыбопромышленный комплекс в основном сохранил свой производственный, научно-технический, учебный и технологический потенциал, способный к саморазвитию при соответствующей государственной поддержке.

Следует особо отметить, что этот комплекс Калининграда во многом отражает состояние данной отрасли промышленности в других приморских регионах страны — на Севере, Дальнем Востоке, Юге. Поэтому 21 сентября 2007 г. Комиссией по национальной морской политике Совета Федерации России в Калининграде было проведено выездное совещание, на котором рассматривались проблемы обеспечения морской региональной деятельности на примере Калининградского региона, где первоочередное внимание было уделено рыбопромышленному комплексу. Среди проблем, сдерживающих стабилизацию и рост производства этого комплекса области, были выделены следующие.

- Отсутствие соответствующей законодательной базы и источников финансирования, обеспечивающих обновление промыслового флота, модернизацию береговых рыбообрабатывающих предприятий и береговой инфраструктуры.
- Слабая государственная поддержка рыбохозяйственной отрасли, для усиления которой необходимо: заключение межправительственных соглашений, обеспечивающих благоприятные условия работы судов российских компаний в экономических зонах иностранных государств; выделение субвенций из федерального бюджета российским рыбопромышленным компаниям, работающим в отдаленных районах промысла и экономических зонах иностранных государств (оплата права лова в экономических зонах иностранных государств, предоставление беспроцентных кредитов для проведения ремонта судов в иностранных портах, находящихся вблизи районов промысла, и пр.).

- Высокие российские налоги и низкая экономическая эффективность работы промысловых судов, что заставляет выводить суда под «удобный» иностранный флаг, регистрируя их в открытых международных реестрах.

- Слабая инфраструктура и неблагоприятные условия в отечественных портах, забюрократизированные процедуры портового и санитарного контроля, вынуждающие рыбопромышленные компании базировать свои суда и продавать рыбопродукцию в иностранных портах.

- Чрезвычайно высокий рост торговых наценок, в результате чего прибыль рыбопромышленных компаний необоснованно перераспределяется в пользу оптовиков-посредников и розничной торговли.

- Серьезной проблемой, решение которой во многом определяет успехи стратегий развития рыбопромышленных компаний, стала настоятельная необходимость закрепления за этими компаниями квот вылова рыбы на длительный период времени (например, на период срока окупаемости судна из новостроя).

Не останавливаясь на других проблемах, целесообразно рассмотреть актуальную задачу создания государственного или государственно-частного предприятия, находящегося под государственным контролем.

Среди представителей государственных и промышленных кругов уже зреет четкое понимание необходимости создания такого предприятия как средства всесторонней поддержки развития и управляемости рыбопромышленного комплекса Калининграда, который мог бы стать в перспективе крупным рыбопромышленным центром федерального значения, поставляющим на рынки страны пищевую и другую рыбопродукцию.

Еще в 2001—2002 гг. автором была выдвинута и обоснована эта идея. Сугубо принципиально она сводится к следующему⁴. На базе государственного морского рыбного порта фор-

⁴ См.: *Ивченко В.В.* Программно-стратегическое развитие приморского региона России: теория, методология, практика: монография. Калининград: Изд-во КГУ, 2003. С. 79—82.

мируется крупная рыбопромышленная компания с государственным или смешанным капиталом (где должен преобладать государственный капитал) и под полным государственным контролем. Эта компания на уровне подготовки устава принимает на себя долгосрочные обязательства по госпоставкам определенной части производимой ею рыбопродукции при фиксированном уровне цен (например, консервов для Минобороны, социальной сферы и пр.). Главная проблема при создании компании — формирование рыбопромыслового флота различной структуры. Его комплектование и финансирование может осуществляться из различных источников: передача оставшихся у государства судов из других организаций; приобретение или постройка судов за счет целевых долгосрочных государственных кредитов, на основе лизинга, с финансовым участием частных предприятий и иностранных инвесторов.

В целях поддержания конкурентоспособности компании и обеспечения госпоставок рыбопродукции для нее целесообразно было бы установить льготные цены на судовое жидкое топливо. Такая практика имела место в 1992—1993 годах и полностью себя оправдала. При наличии финансирования было бы целесообразно постройку рыбопромысловых судов организовать на основе кооперации судостроительных заводов Калининграда и Санкт-Петербурга.

Вокруг такой крупной компании можно было бы сформировать региональную рыбопромышленную ассоциацию из рыбодобывающих и обслуживающих организаций различных форм собственности. Тем самым стало бы возможным улучшить и значительно восстановить управляемость и сбалансированность деятельности рыбопромышленного комплекса Калининградской области в целом.

В Рекомендациях, принятых на выездном заседании Комиссии Совета Федерации, проходившем в сентябре 2007 г., была еще раз подтверждена эта идея. Предложено создать в Калининграде ОАО со 100%-ным государственным капиталом для ведения экспедиционного промысла в удаленных районах океана. Уже после этого заседания Комитетом по рыболовству

РФ была конкретизирована формулировка самого проекта: создать в Архангельске на базе одного из сохранившихся государственных предприятий государственную базу экспедиционного флота, передав ей 20—25 судов, которые находятся в государственной собственности в различных организациях, а также закупив новые суда. Флот этой компании должен работать преимущественно в северных и дальневосточных морях.

Отталкиваясь от этих проектных предложений, можно отметить, что филиал такого предприятия целесообразно создать в Калининграде в течение 2008—2009 гг. для организации экспедиционного промысла в отдаленных районах Атлантики и ЮВТО, прежде всего таких массовых объектов, как криль, скумбрия, светящийся анчоус и др. Учитывая, что в настоящее время проектирование и постройка новых отечественных судов займет достаточно длительный период времени, было бы целесообразно закупить несколько (например, 7) современных зарубежных крупнотоннажных судов с широким раскрытием трала, работающих на принципах непрерывного траления. Экспертно можно дать следующие оценочные показатели такого предприятия:

- инвестиции на приобретение 7 судов — 208—300 млн дол.;
- годовой объем вылова рыбы и других морепродуктов — 350 тыс. тонн;
- численность работников предприятия, в том числе плавсостав, — 960—1100 человек;
- выпускаемая продукция — пищевая продукция и рыбная мука.

Сугубо ориентировочно срок окупаемости инвестиций (с учетом роста спроса и цен на рыбную продукцию на мировом рынке и в нашей стране) будет в пределах 6—7 лет, что вполне приемлемо с экономической точки зрения.

Следует особо отметить, что такой крупный проект возрождения и развития морехозяйственного комплекса федерального значения на крайнем западе России потребует серьезной юридической, технико-экономической и внешнеэкономиче-

ской проработки. Как показывают ранее выполненные научно-практические исследования, успех его осуществления во многом будет зависеть от тесной морехозяйственной кооперации Санкт-Петербурга и Калининграда, что в отдаленной перспективе должно перейти к формированию крупного российского многоотраслевого морехозяйственного комплекса на Балтийском море.

Эффективным инструментом воссоздания калининградского морехозяйственного комплекса должна стать целевая государственная программа его развития, разработанная на основе сетевых методов управления и современных информационных технологий. Она должна включать подпрограммы развития морского порта в Балтийске; морского океанического рыболовства в открытых районах Атлантики и ЮВТО; прибрежного рыболовства в Калининградской области; создания государственного ОАО морского экспедиционного рыболовства; создания филиала Санкт-Петербургского пароходства; модернизации береговой обеспечивающей инфраструктуры. Успешное выполнение такой государственной программы станет важнейшим фактором дальнейшего социально-экономического развития Калининградской области в едином экономическом и политическом пространстве России.

Модель программы развития отечественного рыболовства в открытом океане

Исторически морские биологические ресурсы были в России объектом активного рыбохозяйственного освоения. Они выступали важным компонентом в питании населения страны, особенно ее прибрежных районов. С начала 1950-х гг. началось интенсивное освоение морских промысловых биоресурсов более отдаленных от побережья страны морских районов Мирового океана. Это стало официальной государственной политикой СССР. Благодаря созданию крупнотоннажных траулеров кормового траления, организации широкомасштабных научно-поисковых экспедиций и научных исследований запасов и распределения рыб и других промысловых объектов

в океане страна уже к концу 1970-х гг. первая в мире вышла на промышленное освоение различных объектов рыболовства в отдаленных районах Мирового океана, за пределами 200-мильных морских экономических зон. Повсеместное установление таких зон прибрежными государствами в еще большей степени подталкивало СССР к активному использованию биоресурсов отдаленных зон.

В советский период комплексные научно-практические исследования целенаправленно и последовательно начали проводиться с 1963—1964 годов в открытых районах Атлантического океана, прежде всего институтом АтлантНИРО, СЭКБ промыслов (в дальнейшем его реорганизовали в НПО промыслов), Западной научно-промысловой морской разведкой. Надо отметить, что такие исследования носили комплексный характер: изучалась сырьевая база рыболовства в открытом океане, разрабатывались техника и тактика вылова рыб (в том числе и глубоководных), технология выпуска пищевой продукции из них, создавались проекты модернизации рыбодобывающих судов для пелагического, мезапелагического и глубоководного промысла рыб в открытых частях Атлантического и юго-восточной части Тихого океанов.

В целом в развитии отечественного рыболовства в этих районах можно выделить следующие этапы.

1-й этап — 1964—1970 годы — начало изучения, разработки техники и технологии промысла и экспериментальное освоение таких объектов, как тунцовые, различные виды кальмаров, криля, нототении, ледяная рыба, путассу, морской окунь и др.

2-й этап — 1970—1976 годы — расширение состава изучаемых объектов открытой части Атлантики и переход от экспериментального к промышленному облову ряда объектов: криля, ставриды, парусника, меч-рыбы, нототении, крылорукого кальмара, желтоперого тунца и др.

3-й этап — 1976—1991 годы — характеризуется более интенсивным развитием промысла в открытой части океана в связи с введением прибрежными странами 200-мильных экономических зон и вытеснением из них иностранного, в том

числе и советского, рыболовства. В промысел вовлекаются новые объекты: глубоководные виды Срединно-Атлантического подводного хребта (макрорус, берикс, атлантический большеротовый, черная рыба-сабля); в других районах осваиваются промыслом сквама, нототения мраморная рыба, мелкие тунцы, кабан-рыба, масляные рыбы, некоторые виды акул и др.

Начато изучение потенциальных для будущего промысла объектов, имеющих массовый характер: макрелешука, светящиеся анчоусы, мавролик, летучие рыбы, аргентинский кальмар, эпигонус, красноглазка и пр. В открытых районах юго-восточной части Тихого океана (за пределами чилийской и перуанской экономической зон) развернут крупномасштабный промысел крупной тихоокеанской ставриды.

Уже к 1991 г. из 11 млн тонн вылова рыбы и морепродуктов в год в СССР на долю открытых районов Мирового океана приходилось порядка 2,0 млн тонн, т.е. почти 18%.

4-й этап — с 1991 по 2007 г. В связи с глубоким кризисом, поразившим в переходный период экономику страны, в тяжелое положение попала и российская рыбная промышленность. Она не была приспособлена к рыночным условиям, чего не смогли понять реформаторы. Фактически резко сократилось и почти прекратилось промышленное рыболовство в открытых районах Мирового океана, не проводились крупномасштабные исследования в этих регионах.

В 2007 г. в Правительстве РФ и Федеральном агентстве по рыболовству стали понимать, что Россия должна возродить рыболовство в открытом океане. Это диктуется возрастающими потребностями населения в белковой пище животного происхождения и необходимостью обеспечения пищевой безопасности страны. Но сделать это будет уже непросто. Многие районы и объекты открытого океана стали осваиваться иностранными флотилиями в связи с возрастающим спросом на морские биоресурсы. Кроме того, международные организации по рыболовству начали квотировать допуск различных государств к рыбным и другим биоресурсам открытого океана, обуславливая его все более жесткими требованиями к экологии, охране биозапасов, технике добычи и обработки. Это по-

требует от отечественной рыбной промышленности мобилизации и развития всего научно-промышленного потенциала и его радикального перестроения.

Важным инструментом в решении этой национальной проблемы должно стать грамотное моделирование программ развития рыболовства в открытом океане, где был бы реализован достигнутый ранее научно-технический потенциал и практический опыт в этой деятельности.

Прежде всего, целесообразно оглянуться назад и оценить, какого уровня достиг отечественный научно-промышленный потенциал в освоении биоресурсов хотя бы открытых районов Атлантического океана. В таблице 2 приводятся данные такой оценки в пик этого освоения, предоставленные институтом АтлантНИРО.

Таблица 2

Уровень научно-промышленного потенциала освоения биоресурсов открытой части Атлантики, %

Научно-техническое и организационное направление	1976	1989
1. Изученность биоресурсов	6÷8	30—35
2. Разработанность концепции и программ освоения биоресурсов	30	50
3. Техническая оснащенность флота, соответствующая требованиям освоения биоресурсов	20	30
4. Разработанность технологии и техники переработки выявленных объектов лова	30	70
5. Разработанность методологии построения биоэкономического кадастра	0	60—75
6. Уровень разработанности системы организации и управления работой промыслового флота	30	80

Источник: *Ивченко В.В., Саванович С.В., Овчинников В.В. и др. Развитие рыболовства в открытом океане: монография / под ред. В.В. Ивченко. Калининград, 1989.*

Данные таблицы свидетельствуют, что в стране прилагались большие усилия по комплексному освоению биоресурсов открытой части Атлантики, которые вывели отечественную морскую рыбную промышленность в решении данной проблемы на первое место в мире. К сожалению, после 1991 года в результате экономического кризиса и непродуманной схемы приватизации этой отрасли произошло сворачивание рыболовства и научно-технических исследований в районах открытого океана. В результате был утрачен ряд достигнутых позиций. В настоящее время, судя по сообщениям в иностранной печати и материалам ФАО, многие развитые страны активно предпринимают шаги по исследованиям биоресурсов и разработке технологии их освоения в открытом океане, значительно опередив Россию. Так, Южно-Африканская Республика, США, Норвегия и некоторые другие страны разработали эффективную технику лова и переработки на кормовые цели криля, приступив к его крупномасштабному освоению в Южной части Атлантики. Флотилии крупнотоннажных траулеров КНР в течение ряда последних лет ведут масштабный промысел ставриды в открытых районах юго-восточной части Тихого океана, заменив работавший там ранее советский рыболовный флот.

Оценивая ситуацию с использованием и возрастающим дефицитом природных ресурсов, в том числе и биологических, на земном шаре, многие эксперты признают, что мир на современном историческом этапе стоит перед острой конкуренцией за различные, и в первую очередь энергетические и биологические, ресурсы Мирового океана.

Очевидно, что Россия в борьбе за биоресурсы открытых районов океана должна модернизировать и быстро наращивать свой научно-технический потенциал в этой сфере деятельности на основе высоких технологий. Сразу же возникает вопрос: а существуют ли в открытом океане неиспользуемые (или малоиспользуемые) биологические ресурсы, которые в будущем могут стать объектами отечественного промысла? Исследования зарубежных и отечественных научных центров подтверждают: да, такие ресурсы имеются. Но с точки зрения су-

ществующих техники добычи и технологии переработки биоресурсов океана на пищевые и кормовые продукты, а также степень развития экономики в данной сфере, эти ресурсы еще не в полной мере доступны для человечества. Например, международная организация АНТКОМ оценивает общий допустимый вылов разведанных запасов криля в Южной открытой части Атлантики минимум в 1,5—1,6 млн тонн в год. Из этого объема сейчас только 300—400 тыс. тонн добывается и перерабатывается на кормовую продукцию несколькими развитыми государствами (ЮАР, США, Норвегией и др.), овладевшими уникальными технологиями.

В Мировом океане имеются достаточно большие и практически неиспользуемые запасы рыб-планктофагов, к которым относятся макрелешука и летучие рыбы. Огромный потенциальный резерв для промысла в обозримом будущем представляют мелкие мезопелагические рыбы открытых районов океана: светящиеся анчоусы, гоностомовые, волосохвостые, эпигонус, мавролики и др. Например, по оценкам ученых, только в открытых водах Атлантики общая биомасса мезопелагических рыб составляет порядка 130 млн тонн. Среди потенциальных объектов можно выделить и такие мелкие виды рыб, как эпигонус, красноглазку, рыбы-сабли. В определенной мере в будущем могут использоваться различные виды акул и мелкие кальмары. Безусловно, это далеко не полный перечень потенциальных водных объектов открытых районов Мирового океана. Главные трудности в освоении этих объектов заключаются в том, что: *во-первых*, они еще слабо изучены (особенно по жизненному циклу, запасам, природоохранным мерам, пространственному распределению и др.); *во-вторых*, в большинстве своем эти ресурсы рассредоточены и необходима разработка совершенно новых принципов и средств их искусственной концентрации для облова; *в-третьих*, необходима разработка радикально новых технических средств поиска, добычи и обработки приповерхностных и глубоководных объектов с учетом экономической целесообразности.

Анализ свидетельствует, что комплексное решение этих сложнейших проблем может осуществляться только на основе

разработки долгосрочных государственных целевых программ, рассчитанных на 12—15 лет. При этом должны использоваться такие прогрессивные методы, как ПАТТЕРН, ПЕРТ и др.

Следует отметить, что в СССР начиная с 1975 г. под руководством автора настоящей книги был разработан ряд уникальных сетевых программ по изучению и освоению биоресурсов открытых районов океана.

Так, в 1975—1976 гг. в АтлантНИРО разрабатывалась первая в стране и в мировой практике сетевая программа комплексного изучения и освоения отечественным рыболовством рыбных ресурсов открытой части Атлантики в преддверии повсеместного установления прибрежными государствами морских 200-мильных экономических зон. В 1978—1979 гг. была разработана с помощью этого же инструментария сетевая программа крупномасштабного освоения разведанных запасов криля в Южной Атлантике. В 1984 г. автором разработана уникальная и для нашего времени сетевая программа создания биоэкономического кадастра рыб и других морепродуктов открытых районов Атлантического океана, которая заинтересовала международную организацию ФАО. Наконец, в 1989 г. разрабатывается первая в научной практике мировых морских исследований сетевая программа научно-технической подготовки к освоению мелких мезопелагических рыб открытой части Атлантики.

Обобщая и анализируя этот научно-практический опыт, можно выделить основные моменты, которые целесообразно учитывать при разработке современных сетевых моделей программ изучения и освоения биоресурсов открытых районов Мирового океана. К ним следует отнести: нормативный подход и оценку перспективной полезности при выборе целевых установок; регионально-видовую характеристику поведения и распределения биоресурсов; блочный принцип построения сетевых графиков; междисциплинарный и межотраслевой характер формализуемых связей между программными меро-

приятными (работами); многоуровневый принцип построения сетевых моделей и длительность цикла их функционирования. В настоящее время надо особо учитывать и значительное усиление такого фактора, как регулирование использования биоресурсов в открытых районах океана со стороны различных международных организаций. Не вдаваясь в технологию построения рабочих моделей сетевых программ по данным ресурсам, необходимо подчеркнуть их особенность — двухэтапность формирования.

На первом этапе должна строиться так называемая концептуальная (типовая укрупненная) сетевая модель программы. Данный этап носит преимущественно научный характер. В процессе разработки сетевой модели должна быть научно обоснована цель (или цели) биоэкономической программы освоения тех или иных ресурсов открытого океана, концепция, достаточно четко выявлены основные (укрупненные) программные мероприятия, выполнены предварительные экспериментальные расчеты основных параметров модели с использованием экспертных или экспертно-статистических оценок. Только убедившись, что разработанная концептуальная модель адекватно отражает программный процесс, можно приступать ко второму этапу формирования программы, который носит уже сугубо научно-практический характер.

Разработка второго этапа требует привлечения значительного числа специалистов различного профиля. На этой стадии работы (программные мероприятия) концептуальная сетевая модель разукрупняется до пределов, когда ее удобно реализовывать практически. Уточняются информационно-логические связи между программными мероприятиями, формируется рабочая сетевая программа в виде сетевого графика, который уже может быть использован как рабочий инструмент в системе управления освоением биоресурсов районов открытого океана.

Такие биоэкономические программы могут строиться для различных уровней: региональные (например, программа по

освоению биоресурсов Южной части Атлантики и т.д.); по распределению потенциальных промысловых биоресурсов в толще воды — приповерхностных, пелагических, глубоководных и др.; по освоению специализированных объектов на крупных акваториях открытого океана. Могут быть и другие классификационные принципы таких программ — этот вопрос ждет своей научной разработки.

Изучение и ретроспективный анализ ранее разработанных сетевых программ с учетом современных и перспективных условий освоения биоресурсов открытого океана позволил осуществить концептуальную структуризацию создания принципиальной сетевой программы по любым районам и объектам промысла открытого океана (рис. 4). В основу структуризации положен метод ПАТТЕРН.

Главная цель такой программы — обеспечить освоение биоресурсов открытых районов океана к (...) году в объеме (...) тыс. тонн. Анализ выявил три основных направления (подцели).

Направление 1 — научная подготовка освоения биоресурсов открытого океана (ОО). Сюда относятся такие укрупненные программные мероприятия, как: разработка концепции освоения биоресурсов (включая обоснование главной цели), проведение научно-поисковых рейсов в районах ОО, обобщение ранее проводимых исследований этих биоресурсов, разработка долгосрочного прогноза биоресурсов ОО и пр.

Направление 2 — научно-техническая подготовка освоения открытого океана. К нему относятся программные мероприятия: разработка техники добычи, технологии и техники обработки биоресурсов ОО, модернизация существующего и приобретение нового флота для освоения биоресурсов ОО.

Направление 3 — экономико-организационная и правовая подготовка освоения биоресурсов открытого океана. Это направление охватывает достаточно широкий спектр различных программных мероприятий: изучение международно-правовых условий освоения биоресурсов ОО, подготовку кадров, всестороннюю подготовку различных предприятий по добыче и обработке биоресурсов ОО.

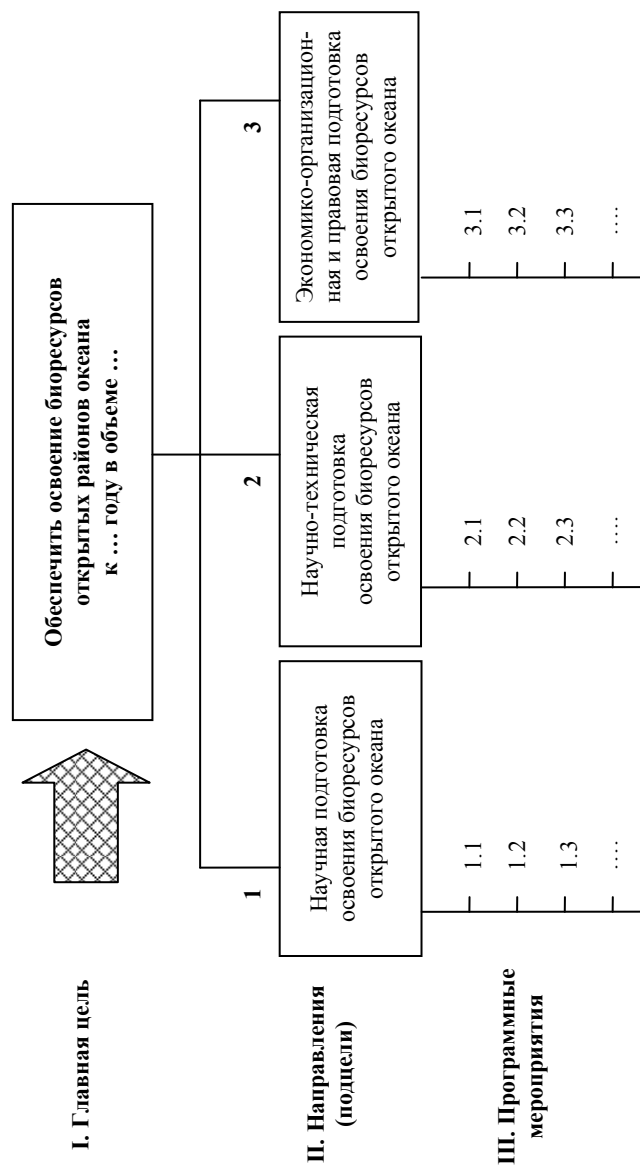


Рис. 4. Принципиальная структуризация программы подготовки освоения биоресурсов районов открытой части океана

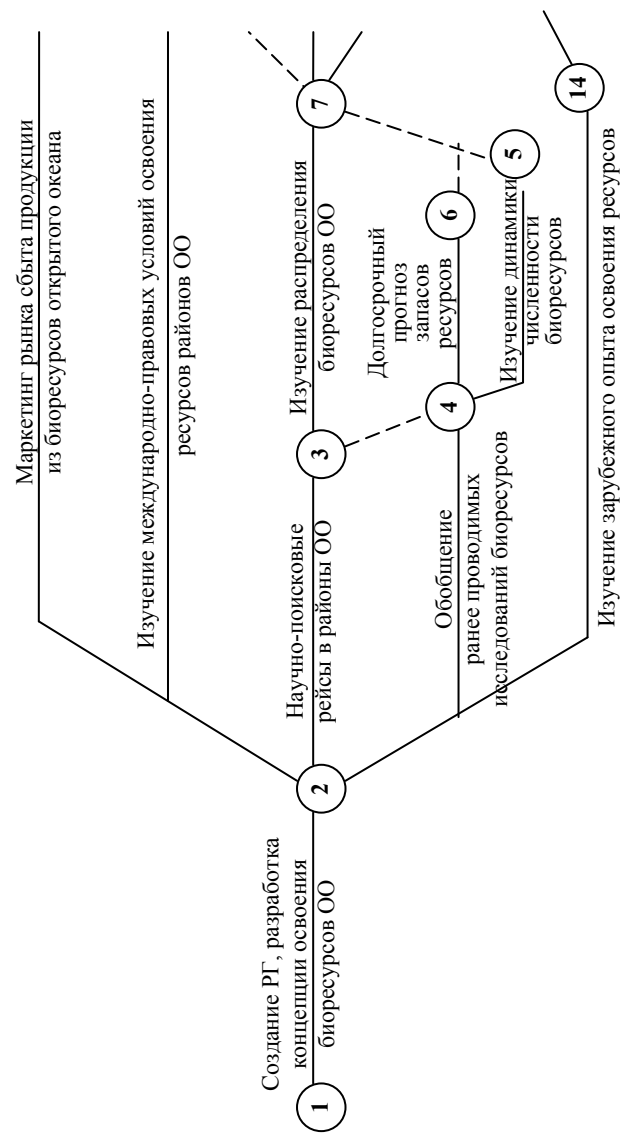


Рис. 5. Принципиальная сетевая модель программы подготовки и освоения биоресурсов районов открытой части океана (начало, окончание см. на с. 93)

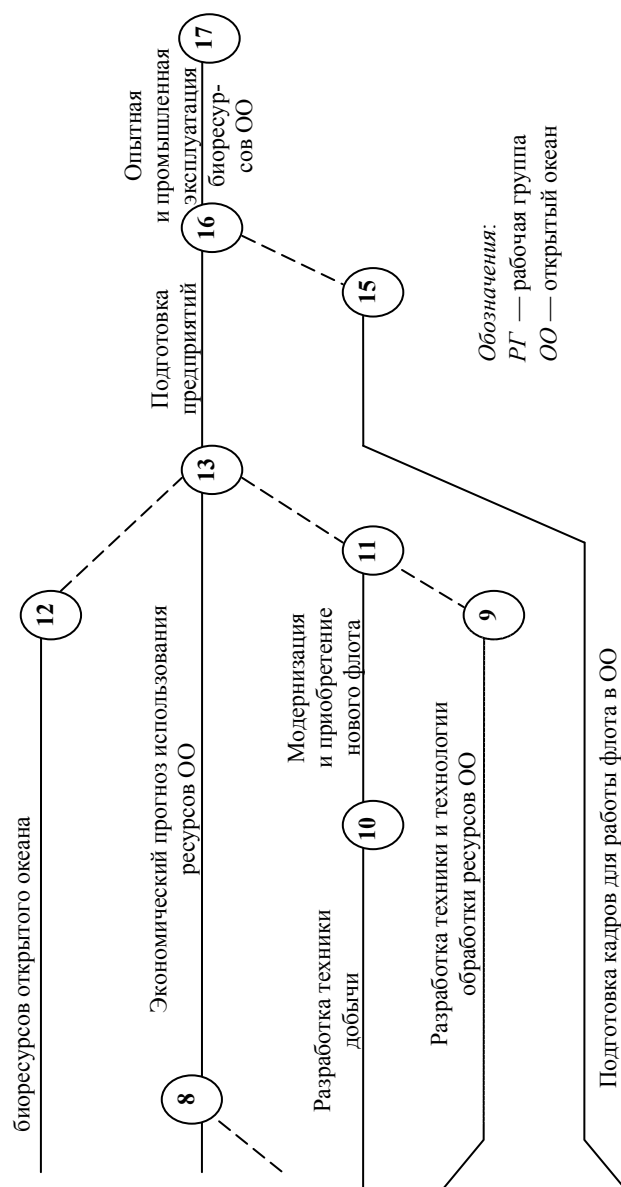


Рис. 5. Окончание (начало см. на с. 92)

Завершающим программным мероприятием становится опытная и промышленная эксплуатация изученных запасов биоресурсов.

Таким образом, структуризация поставленной цели позволила выявить принципиальный набор программных мероприятий, осуществление которых дает возможность достичь эту цель. На основе информационно-логического анализа и по правилам ПЕРТ строится топология (т.е. каркас) принципиальной сетевой модели программы подготовки и освоения биоресурсов района открытого океана (рис. 5). Концептуальная укрупненная сетевая модель представлена 17 событиями. Рабочая сетевая программа, спроектированная на основе данной модели для конкретного региона океана, по экспертным оценкам, составит примерно 200—240 событий. Она станет эффективным инструментом в системе управления освоением биоресурсов открытого океана.

Модель региональной программы развития морского прибрежного рыболовства

Одной из разновидностей морского промышленного рыболовства является прибрежное рыболовство. Оно в XIX веке и первой трети XX столетия в России и затем в СССР было преобладающим в структуре отечественного рыболовства. Благодаря ему во многом шло заселение прибрежной зоны страны и развитие там производительных сил. Но уже с 30-х гг. прошлого века по мере создания современного рыболовного флота, способного осваивать массовые объекты лова в удаленных от побережья районах промысла, прибрежное рыболовство стало терять свое значение и переходить в разряд вспомогательного вида рыбохозяйственной деятельности. Особенно четко это проявилось с середины прошлого столетия.

В настоящее время вылов рыбы и других морепродуктов прибрежным рыболовством по отдельным приморским регио-

нам России колеблется по отношению к общему их морскому вылову от 3 до 7 %. Например, в Калининградской области его доля в объеме рыбной отрасли занимает порядка 6—7 %. Однако в социальном плане оно для приморских регионов продолжает играть существенную роль, снабжая население этих территорий свежей и охлажденной рыбой, а в ряде случаев — и высококачественной деликатесной рыбопродукцией.

Следует отметить, что для четкой идентификации этого вида рыбохозяйственной деятельности с целью его регулирования в стране в начале XXI века была предпринята попытка в законодательном порядке его сформулировать и узаконить: «Прибрежное рыболовство — промышленное рыболовство, целью которого является доставка уловов свежих или охлажденных биоресурсов для переработки или реализации на территории РФ»⁵. Надо отметить, что данная формулировка является не совсем удачной, так как и при прибрежном рыболовстве может осуществляться переработка морских биоресурсов в готовую продукцию и на борту рыболовных судов. Тем не менее она сужает ту произвольную трактовку данного вида деятельности, которая использовалась в предшествующие годы.

Прибрежное рыболовство имеет ряд особенностей, отличающих его от морского промышленного рыболовства за пределами прибрежной зоны.

1. Оно обычно охватывает морскую прибрежную зону на удалении от берега до 30 миль с глубинами до 500—800 м (как это имеет место в некоторых регионах Дальнего Востока). В ряде приморских регионов она находится в пределах 12-мильной зоны, то есть в пределах территориальных вод России.

2. Промысел при этом виде рыболовства носит ярко выраженный сезонный характер. Это вынуждает рыболовные фир-

⁵ *О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов*: федеральный закон РФ от 20.12.2004 г. Ст. 1. П. 11. [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».

мы и кооперативы заниматься и другими, не всегда выгодными видами хозяйственной деятельности.

3. Прибрежное рыболовство ведется относительно небольшими, зачастую устаревшими и сильно изношенными судами, что снижает эффективность их работы.

4. Рентабельность этого вида рыболовства ниже, чем в большом морском и океаническом рыболовстве, которое базируется на массовых объектах промысла и имеет высокую производительность. В результате из прибрежного рыболовства наблюдается значительный отток кадров в другие сферы хозяйственной деятельности.

Кризис 90-х гг. прошлого столетия усугубил и без того сложное положение данного вида рыболовства. Значительное количество рыболовных судов вышло из строя. Береговая инфраструктура — причалы, дороги, склады, холодильники, ремонтная база и пр. — стали ветхими или вообще разрушились. Государство практически прекратило поддержку данной отрасли регионального хозяйства.

К 2008 г. назрела острая необходимость модернизации и подъема прибрежного рыболовства в приморских регионах страны. Сложились и благоприятные предпосылки для этого, прежде всего — финансовые. Поскольку данный вид рыболовства носит преимущественно региональный характер, то стало очевидным, что программированием и управлением его развитием в первую очередь должны заниматься администрации приморских регионов при поддержке федеральных ведомств. Первым важнейшим научно-практическим шагом должна стать разработка типовых концептуальных региональных программ восстановления и развития прибрежного рыболовства на основе прогрессивных методов сетевого управления. На их базе можно будет строить рабочие расширенные программы применительно к особенностям того или иного приморского региона страны.

В РГУ им. И. Канта наряду с разработкой сетевых моделей развития рыболовства в открытых районах океана были проведены исследования по созданию типовых моделей развития прибрежного рыболовства.

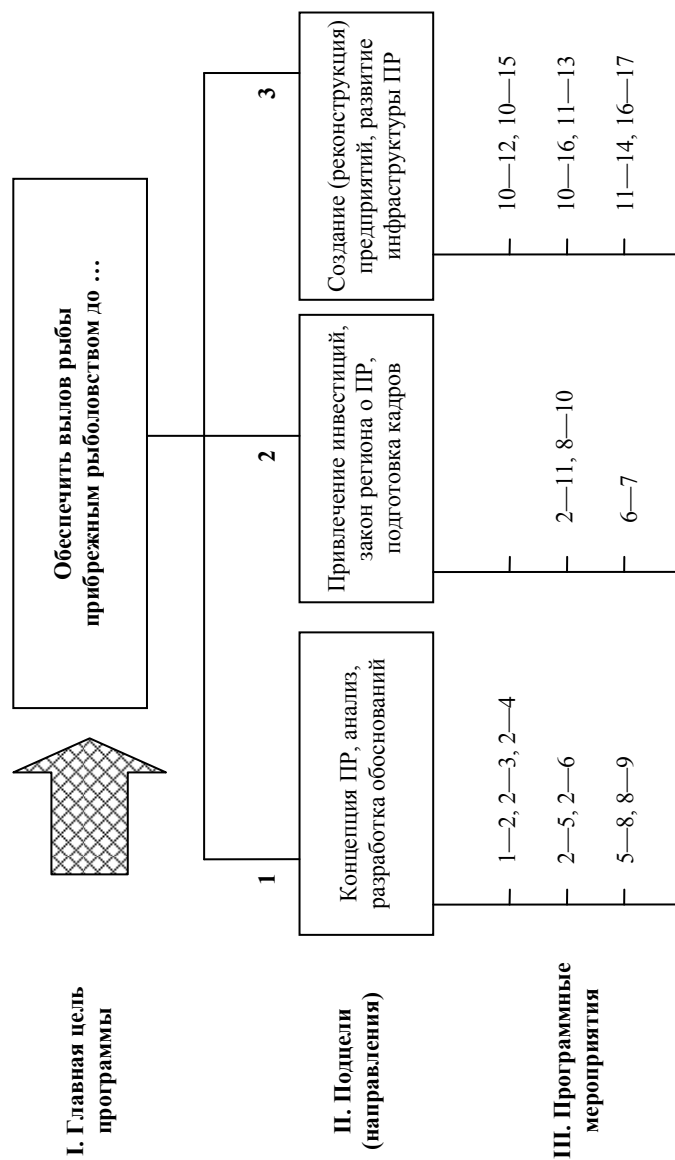


Рис. 6. Принципиальная структуризация программы развития морского прибрежного рыболовства региона

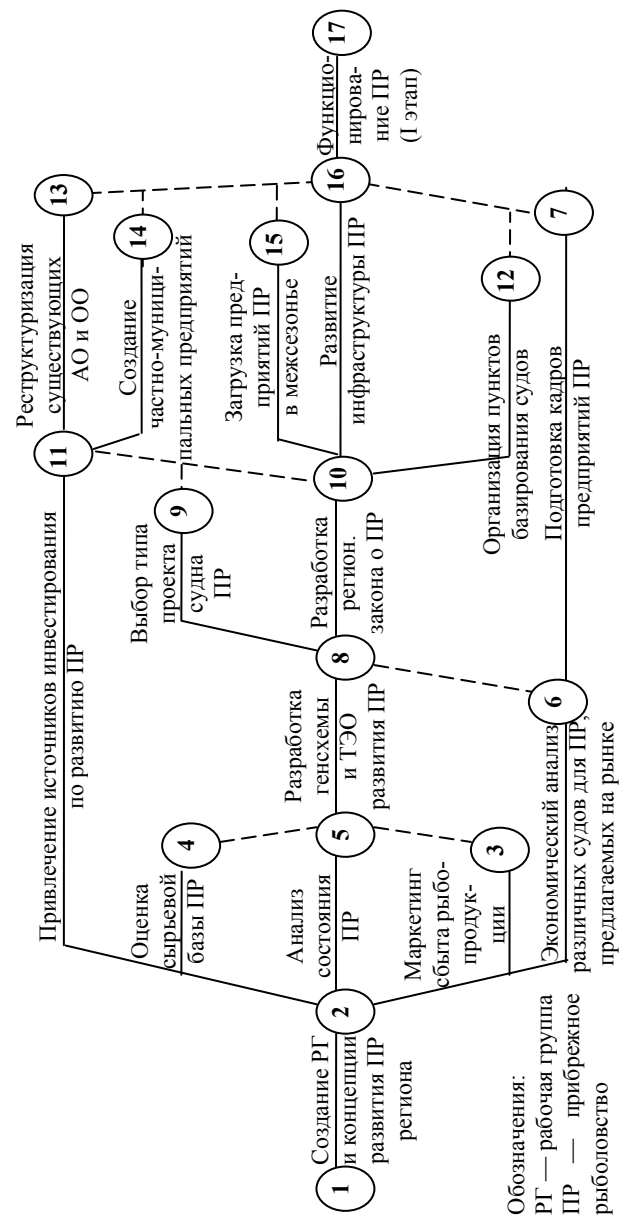


Рис. 7. Принципиальная сетевая модель программы развития морского прибрежного рыболовства региона

Анализ структуры и современных проблем этого вида хозяйственной деятельности в ряде приморских регионов (Калининградской области, Дальнего Востока и др.) позволил выделить на концептуальном этапе три главных направления развития и 16 укрупненных программных мероприятий:

- *первое направление* — анализ ситуации, разработка концепции прибрежного рыболовства (ПР), разработка ТЭО развития;
- *второе направление* — разработка регионального закона о прибрежном рыболовстве, организация привлечения инвестиций в развитие, подготовку и переподготовку кадров;
- *третье направление* — приобретение нового и ремонт существующего флота и создание (или реконструкция) соответствующих ОО или АО, развитие береговой обеспечивающей инфраструктуры.

На рисунке 6 приводится принципиальная структура программы развития морского прибрежного рыболовства в виде «дерева целей». На ее основе разработана концептуальная сетевая модель программы как основного организационного элемента управления развитием морского прибрежного рыболовства региона страны (рис. 7). Финансирование и управление реализацией такой программы должно осуществляться преимущественно администрацией (правительством) соответствующего субъекта Российской Федерации при поддержке Комитета по рыболовству РФ.

(Из монографии: *Ивченко В. В.* Сетевое программирование развития приморских регионов России. Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2008)

Проектное управление инновациями воспроизводства рыбных ресурсов в прибрежных водах

Водные промысловые биологические ресурсы всегда являлись важным компонентом в пищевом рационе человека. Ранее они были объектом одной из разновидностей охоты —

рыболовства. Однако научная мысль стремилась овладеть тайнами искусственного воспроизводства этих ресурсов с тем, чтобы сделать этот процесс управляемым и независимым от изменчивостей природных условий.

В последней четверти двадцатого века мировая наука достигла большого прогресса в разработке технологий искусственного воспроизводства ценных видов промысловых пресноводных и морских рыб и морепродуктов. В этой связи уместно вспомнить десятки рыбоводных заводов по разведению лососевых рыб в России на Дальнем Востоке и масштабное выращивание этих видов в Норвегии, фермы морепродуктов в Японии, предприятия по выращиванию мидий на побережьях западноевропейских стран, разведение угря во Франции и Польше и пр. Следует отметить, что затраты на искусственное воспроизводство водных объектов в ряде случаев достаточно высоки, следовательно конечные пищевые продукты как правило являются дорогостоящими деликатесами, рассчитанными на определенные слои населения. Тем не менее, спрос на них растет год от года.

В России — в прибрежных водах и морских заливах на Балтике, на Черном, Азовском и Каспийском морях, а также Дальнем Востоке имеются значительные перспективы для искусственного выращивания ценных видов рыб, беспозвоночных, водорослей и других живых объектов водной среды. В этом процессе особое место занимают воды морских заливов, которые обладают повышенной биопродуктивностью.

В Калининградской области Атлантическим научно-исследовательским институтом рыбного хозяйства и океанографии (АтлантНИРО) уже много лет проводятся наукоемкие исследования вопросов воспроизводства и товарного выращивания объектов промысла, а также акклиматизация ценных видов рыб в заливах и водоемах, и, прежде всего — в Куршском заливе: балтийского сига, щуки, бестера, форели, угря и других видов. Исследование и реализация на практике таких технологий оказалось исключительно сложными и рискованными ме-

роприятиями. В них теснейшим образом переплетаются вопросы экологии, управления, инноваций и инвестиций.

Анализ показал, что наряду с экологическим фактором, серьезнейшей проблемой на пути достижения успеха стало управление всем комплексом воспроизводства того или иного водного биологического объекта. Дальнейшее изучение этого вопроса позволило сделать вывод о том, что одним из наиболее подходящих методологических приемов решения данной проблемы может стать проектное управление, получившее за последние двадцать лет широкое распространение в странах Западной Европы и США. Очевидно, что оно должно нести научно-практическое преломление к специфике технологий искусственного воспроизводства живых водных объектов. Вышеуказанный научный подход в наибольшей степени оправдал себя в рамках инновационной деятельности. Обычно под таким проектом понимается определенный процесс изменения некоторой системы, направленный на достижения конкретного результата.

В рассматриваемой постановке задачи **под инновационно-инвестиционным проектом** искусственного воспроизводства живого водного объекта понимается сложная система взаимосвязанных по ресурсам, срокам и исполнителям мероприятий, обеспечивающих достижение поставленных целей. Следует отметить, что каждый проект представляет собой одноразовый комплекс мероприятий, ограниченный четкими временными рамками и определенным итогом.

Применительно к рассматриваемой нами проблеме можно предложить следующую классификацию проектов по содержанию и масштабности решаемых задач.

Монопроект — имеет одну цель по воспроизводству одного водного объекта, выполняемую преимущественно одной организацией.

Мультипроект — представляет собой комплексную программу по воспроизводству нескольких водных объектов,

имеющую цели, характеризующиеся высокой степенью сложности их достижения. Данная программа может включать в себя значительное число монопроектов и осуществляться несколькими организациями.

Мегaproект — суть многоцелевая комплексная программа по воспроизводству и акклиматизации определенного количества живых водных объектов на крупной акватории или развитой системе водоемов. Как правило, такой проект охватывает большое число монопроектов и несколько мультипроектов, объединенных целью воспроизводства водных биоресурсов, обладающих потребительской ценностью.

По содержанию используемых технологий проекты, связанные с искусственным воспроизводством биоресурсов, носят чаще всего ярко выраженный инновационный и инвестиционный характер. При разработке систем управления проектами такого типа может применяться тот же набор методов, что и в управлении целевыми экономическими программами: системный анализ, программно-целевой и сетевой методы, графики Ганта, методы экспертных оценок. На рисунке 8 приводится авторская информационно-логическая модель управления инновационным проектом искусственного воспроизводства ценного вида водного промыслового объекта. В ней просматривается две стратегические линии: научный потенциал технологий и потенциальный спрос на конкретный вид водного биологического объекта. В процессе управления проектом (включая также его формирование) эти линии взаимодействуют между собой через три исследовательских и научно-практических блока:

- 1) экологическое, технико-экономическое и маркетинговое обоснование проекта;
- 2) разработку программы реализации моно — или мультипроекта;
- 3) непосредственное управление реализацией проекта с целью получения продукции и обеспечения условий ее выхода на рынок.

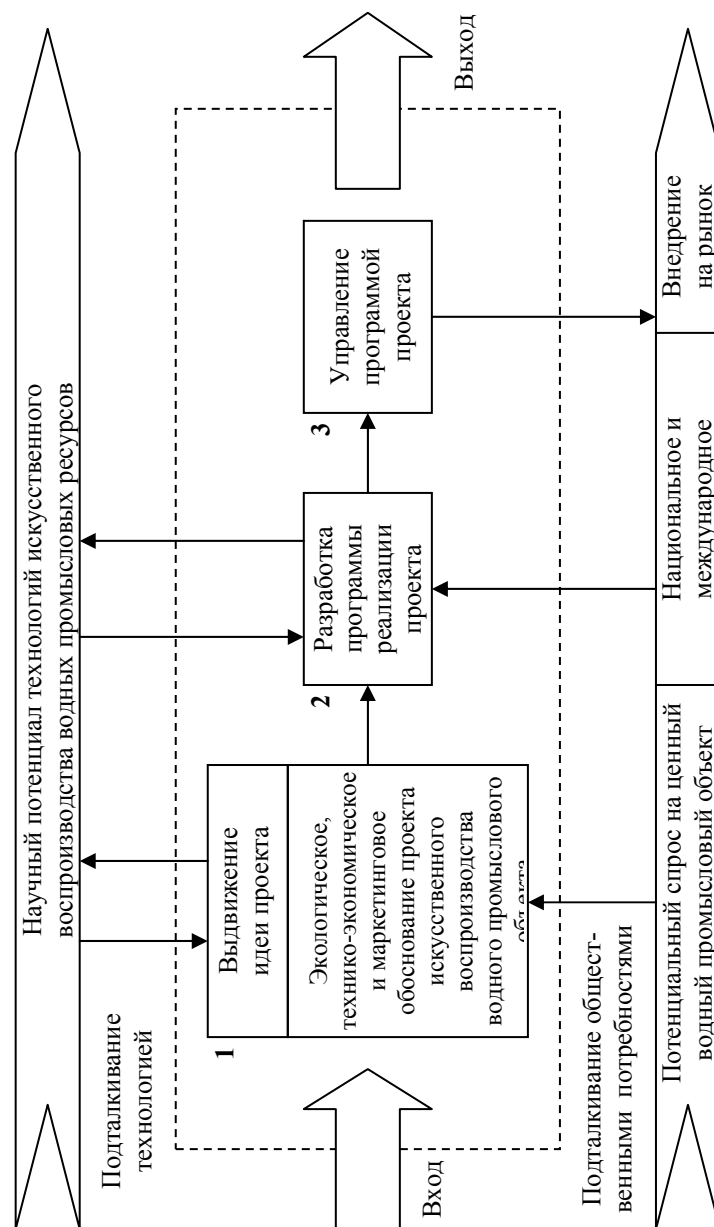


Рис. 8. Логическая модель управления инновационным проектом искусственного воспроизводства ценного вида водного промыслового объекта

В заключение отметим, что разработка методологии управления проектами в такой сложной сфере хозяйственной деятельности, как искусственное воспроизводство водных биоресурсов, является особенно актуальной для Калининградского региона. Этот факт обуславливается необходимостью быстрого развития системы искусственного воспроизводства, которая по оценкам специалистов позволит компенсировать негативные тенденции, имеющие место на сегодняшний момент в водных экосистемах региона. Из них особо следует выделить такие как: деградация природных популяций некоторых видов рыб, интенсивный пресс на некоторые промысловые виды рыб и в итоге — сокращение вылова рыбы.

(Из монографии: *Ивченко В.В.* Очерки инновационной экономики приморских регионов России: Изд-во Калининград: РГУ им. И. Канта, 2006)

Морехозяйственный комплекс как резерв в преодолении кризиса экономики региона

Давать прогнозы во время кризиса — дело неблагодарное. В то же время все чаще по мере нарастания кризисных явлений приходится обращаться к вопросу: есть ли в условиях Калининградского региона резервные пути по преодолению экономического кризиса? Поэтому, не претендуя на исчерпываемость суждений, хотелось бы высказать ряд соображений.

Хорошо известно, что кризис, докатившийся до области, начался и существует далеко за ее пределами. В то же время осознание необходимости активизации антикризисной борьбы требует выработки новых взглядов и подходов по выявлению резервов выхода экономики области из кризиса в ближайшие 1,5—3 года. Представляется, что кризис приведет в итоге к изменению структуры хозяйства Калининградского региона.

Не останавливаясь на различных возможных путях стабилизации и роста экономики области, хотелось бы обратиться к одному крупному, проверенному жизнью направлению, незаслуженно забытому в прошлые годы, — морской хозяйственной деятельности.

Калининградская область исторически является приморским регионом страны, располагая около 140 км береговой линии. Она имеет прямые выходы к морским коммуникациям и морским ресурсам Балтики и Атлантики, что является ее конкурентным преимуществом. Это во многом определило и направления развития хозяйства региона в прошлые десятилетия. После войны преодоление разрухи и подъем экономики области вплоть до 1991 г. было связано с активным развитием морехозяйственной деятельности.

Морское хозяйство области в широком понимании включало в себя: морской транспортный и рыболовный флот, морские порты, речное пароходство с судами смешанного плавания, предприятия судоремонта и судостроения, учебные заведения и пр. По состоянию на 1990 г. морехозяйственная деятельность занимала в области значительный удельный вес: 42 % по объему промышленного производства и 39 % по численности работающих. В морехозяйственный комплекс входило: семь морских торговых, рыбных и речных портов и портопунктов; шесть судоремонтных и судостроительных предприятий (не считая плавучих судоремонтных мастерских); два морских НИИ, НПО и несколько ЦКБ; два высших учебных заведения, среднее мореходное училище и школа моряков. Ядром этого комплекса выступала морская рыбная промышленность. К моменту распада СССР рыбопромышленный морской комплекс имел 23 предприятия, насчитывал свыше 350 морских рыбопромысловых и транспортных судов. Вылов рыбы и морепродуктов в 1991 г. составил 760 тыс. тонн, что равнялось годовому вылову такой страны, как Англия. Фактически в рационе питания 23 млн жителей бывшего СССР была Калининградская рыбопродукция.

Распад СССР и глубокий последующий экономический кризис нанесли огромный урон морскому хозяйству страны и области. Например, к началу 2008 г. морехозяйственный комплекс потерял почти весь морской транспортный флот, а численность средне- и крупнотоннажного промыслового флота сократилась до 28 единиц. Объемы вылова рыбы к концу 2008 г. упали до 180 тыс. тонн.

Сфера морехозяйственной деятельности области охватывала свыше 170 тыс. человек, включая пенсионеров и студентов. В итоге кризиса 1990-х гг. были потеряны десятки тысяч хорошо оплачиваемых рабочих мест. Фактически в результате кризиса и других причин этот сектор хозяйства утратил свое бывшее значение. В то же время основная структура, технологии и опыт морехозяйственного комплекса области сохранились.

В 2001—2007 гг. в Калининградской области наблюдались высокие темпы развития экономики. Они были обусловлены рядом благоприятных факторов, среди которых в первую очередь можно назвать: строительный бум, действие на территории региона параллельно двух вариантов закона об ОЭЗ, бурное развитие сборочных производств на основе импортных комплектующих изделий.

Глобальный финансовый кризис уже негативно сказался и, видимо, еще больше повлияет на социально-экономическую жизнь области. Достаточно сказать, что уже к марту 2009 г. были свернуты и заморожены мощные сборочные производства общероссийского значения. Например, сборка и реализация телевизоров из импортных комплектующих изделий к середине 2008 г. достигла 44 % всего объема по России, а в начале 2009 г. была почти полностью прекращена. То же можно сказать о пылесосах, легковых автомобилях и другой сборочной продукции. Представляется, что в этих сложных условиях настало время решительно развернуться к проверенному временем потенциальному резерву — морской хозяйственной деятельности. В ней предпринимательские круги и население смогут найти одну из главных опор в преодолении экономического кризиса на основе государственно-частного партнерства.

При постановке такой задачи сразу возникает вопрос: а будет ли спрос на эту деятельность в России? Будут ли инвестиции?

Не вдаваясь в рассуждения, можно уверенно ответить — да. Эта деятельность носит общероссийский характер. Россия последние семь лет предпринимает активные усилия войти в мировую экономику. К сожалению, это пока удастся осуществить преимущественно за счет природных ресурсов. Тем не менее в эти годы резко возрос внешнеэкономический грузооборот, где значительный удельный вес занимают морской транспорт и порты. Так, за последний год в морских портах страны обработано свыше 430 млн тонн внешнеторговых грузов. И даже сейчас, в условиях наметившегося спада производства и кризиса, государством предпринимаются значительные усилия по развитию морского транспортного и рыболовного флота, судостроения, реконструкции береговой инфраструктуры. Например, создана госкорпорация по судостроению, поставлена задача создания корпорации «Росрыбфлот» по морскому рыболовству, обсуждаются вопросы создания новых крупных судоходных компаний на принципах государственно-частного партнерства.

Для приморских регионов страны развитие морехозяйственных комплексов имеет еще одно важное значение — обеспечение высокой устойчивой занятости населения. Известно, что на каждое рабочее место на флоте и портах создается 8—10 рабочих мест в береговой инфраструктуре. Поэтому для калининградцев усилия по восстановлению и развитию морехозяйственной деятельности могут стать мощным резервом в преодолении экономического кризиса и быстрого подъема экономики области.

Возникает традиционный вопрос: с чего начинать?

Надо сказать, что в прошлые годы периодически возникали отдельные проекты морской направленности. Например, постройка столь важной для транспортной независимости области морской переправы Балтийск — Усть-Луга или намечающаяся реконструкция морского торгового порта. Но видно, что такие морские проекты в ряде случаев провозглашаются без необходимой проработки всей системы и в них выпадают важные элементы, например морской флот. В ряде случаев про-

екты противоречат друг другу. Так, проект открытия морского сообщения с Балтики по Вислинскому заливу в польские порты может войти в противоречие с сохранением нерестилищ салаки в этом заливе, запасы которой играют важную роль для пищевой промышленности и питания населения региона.

Сейчас, как никогда ранее, становится очевидным, что необходима разработка региональной морехозяйственной стратегии и программы. Она должна опираться на известную доктрину морской стратегии России. Представляется, что под «шапкой» этой стратегии должны быть сведены воедино известные морские проекты и те, которые можно прогнозировать в будущем независимо от их ведомственной подчиненности. Очевидно, что администрация области ни по своему статусу, ни по финансовым возможностям в целом не в состоянии их осуществлять. Видимо, ее задача будет состоять в основном в создании условий для реализации проектов, сглаживания различных противоречий, обеспечении комплексности и общем контроле.

На рисунке 9 приводится сугубо ориентировочная структура развития морехозяйственного комплекса Калининградской области (в виде программных мероприятий) как одного из факторов преодоления экономического кризиса.

В первом приближении можно назвать известные и предполагаемые проекты, которые целесообразно было бы отразить в морехозяйственной стратегии и программе. К ним следует, в первую очередь, отнести: дальнейшее развитие паромной переправы в Балтийске; реконструкцию морского и рыбного портов; создание Калининградской судоходной компании; постройку специализированного терминала для грузов будущей АЭС; создание предприятия морского рыболовства для районов открытого океана; модернизацию прибрежного рыболовства; модернизацию береговых предприятий охлаждения и рыбообработки, судостроения и судоремонта и другой инфраструктуры. Уже сейчас, даже в кризисной обстановке, видно, что многие проекты носят федеральный характер и будут иметь даже в условиях кризиса в той или иной степени федеральное финансирование. Это представляется огромным пластом деятельности для государственно-частного партнерства.

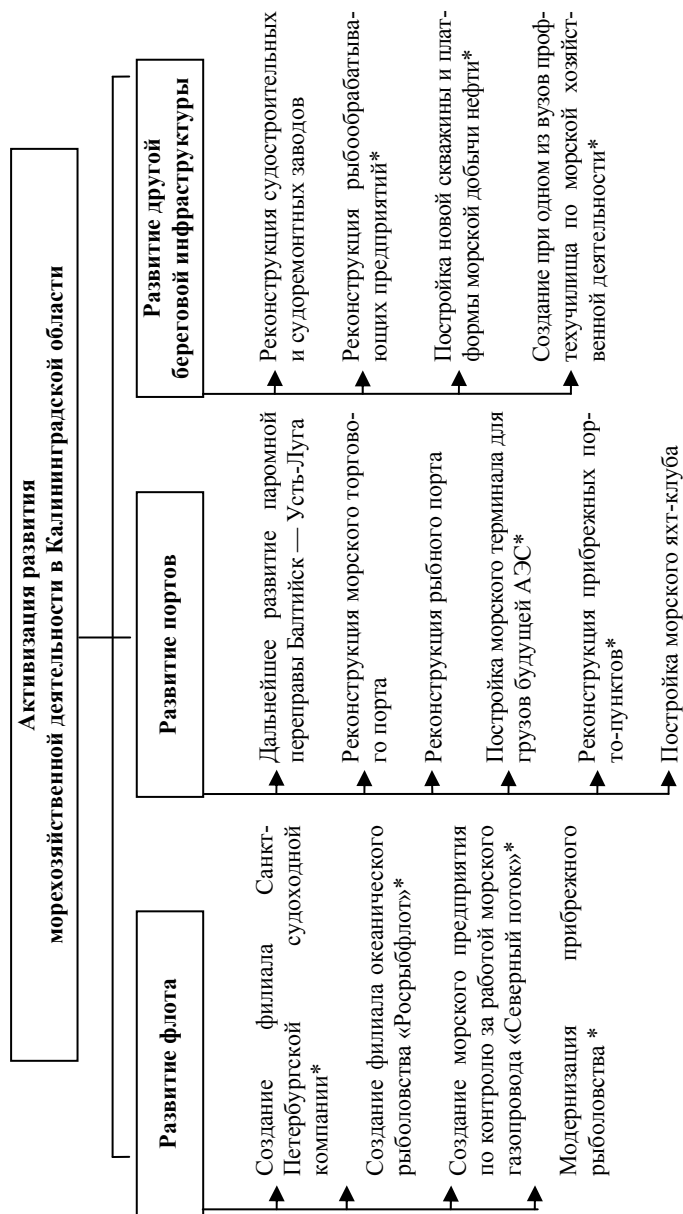


Рис. 9. Активизация развития морехозяйственной деятельности в Калининградской области

Примечание: * обозначены предполагаемые проекты.

Одним из условий успешного развития морехозяйственного комплекса (МХК) Калининградской области выступает, как показывает анализ, объективная необходимость тесной его увязки с деятельностью МХК Санкт-Петербурга. Это обусловлено тем, что внешнеэкономический фактор на западном прибалтийском направлении за последние годы вышел на одно из первых мест в решении проблемы интеграции России в западноевропейское и в конечном счете — в мировое экономическое пространство. Он имеет две составляющих. Первая — это внешнеэкономический грузооборот, который за последние годы только через порты Калининграда, Выборга и особенно Санкт-Петербурга достиг свыше 90 млн тонн. Вторая составляющая — приграничное положение приморских регионов России на Балтике — позволяет ускоренно проводить инновационную деятельность. Исследования показывают, что тут просматривается целый ряд направлений морехозяйственного и другого взаимодействия. Например, строительство по дну Балтийского моря от Санкт-Петербурга до стран Западной Европы газопроводной системы, морское транспортное взаимодействие, постройка корпусов судов в Калининграде с последующей достройкой (на принципах кооперации) на заводах Санкт-Петербурга, создание совместными усилиями двух регионов морских транспортных предприятий в г. Калининграде и пр.

Однако надо заметить, что нахождение взаимных точек экономических интересов двух приморских регионов — далеко не простой вопрос. Его решение предполагает крупные проекты морехозяйственной направленности, вокруг которых можно было бы строить совместную деятельность.

В этой связи можно спрогнозировать, не претендуя на исчерпываемость суждений, создание узловых интеграционных морских проектов в рамках формирования единого МХК Калининград — Санкт-Петербург.

Проект 1. Создание в Калининграде морской судоходной компании (или — на первом этапе — филиала Санкт-Петербургской судоходной компании).

Проект 2. Создание в Калининграде совместно с Санкт-Петербургом частно-государственного (под контролем государства) акционерного морского рыбопромышленного предприятия для рыболовства в Атлантике.

Проект 3. Постройка в г. Балтийске специализированного морского терминала для грузов будущей АЭС.

Проект 4. Создание морского специализированного предприятия по технико-эксплуатационному обслуживанию и контролю за работой морского газопровода «Северный поток».

Проект 5. Модернизация прибрежного рыболовства в Калининградской области (обновление рыболовного флота и береговой инфраструктуры).

Проект 6. Реконструкция морского торгового и морского рыбного портов.

Проект 7. Осуществление серийной постройки морских судов на основе тесной производственной кооперации предприятий Калининграда и Санкт-Петербурга.

Проект 8. Осуществление реконструкции и модернизации береговой инфраструктуры морского рыбопромышленного комплекса (в первую очередь консервных и других рыбообрабатывающих предприятий, холодильников и т. п.).

Проект 9. Дальнейшее развитие паромной переправы Балтийск — Усть-Луга.

Проект 10. Обновление морского научно-исследовательского флота АтлантНИРО и Института океанологии РАН.

Очевидно, что это не полный перечень возможных проектов. Их прогностическая оценка приводится в таблице 3.

Таблица 3

**Прогностическая оценка проектного развития
морехозяйственного комплекса Калининградской области**

Проект	Капитальные вложения, млн руб.	Ориенти- ровочный период выполнения
1. Создание в Калининграде морской судоходной компании	5500	2010—2012
2. Создание государственно-частного морского рыбопромышленного предприятия	6000	2010—2013
3. Постройка в Балтийске специализированного терминала для грузов АЭС	1500	2010—2012
4. Создание морского предприятия по технико-эксплуатационному обслуживанию морского газопровода Балтики	3800	2011—2014
5. Модернизация прибрежного рыболовства Калининградской области	1300	2011—2013
6. Реконструкция торгового и рыбного морских портов	1800	2011—2014
7. Осуществление кооперации с Санкт-Петербургом по постройке морских судов	800	2011—2015
8. Реконструкция береговой инфраструктуры рыбопромышленного комплекса	2200	2011—2015
9. Дальнейшее развитие паромной переправы Балтийск — Усть-Луга	1400	2010—2012
10. Обновление научно-исследовательского флота Института океанологии РАН и АтлантНИРО	5600	2011—2016

Примечание: капиталовложения в ценах уровня 2008 г.

Говоря об ускоренном развитии МХК Калининградской области, следует отметить, что в административных и в бизнес-кругах области нет еще четкого понимания необходимо-

сти и представления о путях такого развития региона. Например, до сих пор на государственном уровне не разработана целостная стратегия и программа развития регионального МХК области, хотя предложения по этой проблеме неоднократно озвучивались на разных уровнях и в печати. В ряде случаев проявляются сомнения и даже противодействие идее воссоздания крупного МХК.

Однако поиск путей преодоления кризисных явлений в экономике области объективно приводит к пониманию целесообразности развития морехозяйственного комплекса общероссийского значения на основе целевой программы. Исследования свидетельствуют, что на обозримую перспективу морехозяйственный комплекс Калининграда наравне с созданием АЭС и широким развитием инновационной деятельности могут стать главными полюсами преодоления кризиса и факторами экономического роста нашего региона. Расчетно-экспертные оценки свидетельствуют, что только благодаря созданию и дальнейшей реализации указанных проектов можно получить порядка 9—10 тыс. новых рабочих мест с достаточно высоким уровнем оплаты труда.

(Вестник Российского государственного университета им. И. Канта. 2009. Вып. 3)

СПИСОК ИЗБРАННЫХ НАУЧНЫХ ПУБЛИКАЦИЙ АВТОРА ПО ОТЕЧЕСТВЕННОМУ МОРЕХОЗЯЙСТВЕННОМУ РАЗВИТИЮ

Монографии, книги

1. *Ивченко В.В.* Программно-стратегическое развитие приморского региона России: теория, методология, практика: монография. — Калининград: Изд-во КГУ, 2003.
2. *Ивченко В.В.* Очерки инновационной экономики приморских регионов России: монография. — Калининград: Изд-во: РГУ им. И. Канта, 2006.
3. *Ивченко В.В.* Сетевое программирование развития приморских регионов России: теория, методология, практика: монография. — Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2008.
4. *Ивченко В.В.* Научно-технический потенциал Особой экономической зоны России: монография. — Калининград: Изд-во КГУ, 1998.
5. *Никитин М.А., Ивченко В.В.* и др. Научно-технический потенциал Калининградской области. — Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2005.
6. *Ивченко В.В.* Экономико-организационные проблемы рационального использования биоресурсов Мирового океана: монография. — М.: Пищевая промышленность, 1980.
7. *Развитие рыболовства в открытом океане: монография* / под науч. рук. В.В. Ивченко. — Калининград: Калинингр. кн. изд-во, 1989.
8. *Ивченко В.В., Седов В.Н., Бобков А.М.* Автоматизированная система управления флотом на промысле: монография / под ред. В.В. Ивченко. — М.: Пищевая промышленность, 1976.
9. *Ивченко В.В.* Сетевое планирование в рыбной промышленности. — Калининград: АтлантНИРО, 1966.
10. *Глазунов Ю.Т., Ивченко В.В.* и др. Практика использования системы СПУ на рыбодобывающих предприятиях / под науч. рук. В.В. Ивченко. — М.: Пищевая промышленность, 1971.
11. *Ивченко В.В.* Проблемы биоэкономического кадастра Мирового океана: основы теории и методологии: монография. — М.: Агропромиздат, 1985.

12. *Ивченко В. В.* О методике экономической оценки рыбных ресурсов океанического рыболовства / Информцентр. — Калининград, 1969.
13. *Рыбные ресурсы Куршского залива: биокадастровый справочник* / авт. кол. под рук. В. В. Ивченко, Е. Д. Носковой. — Калининград: Калинингр. кн. изд-во, 1985.
14. *Ивченко В. В.* Разработка морского биокадастра: методические рекомендации / АтлантНИРО. — Калининград, 1982.

Статьи

15. *Ивченко В. В.* Морехозяйственный комплекс — основа развития промышленной структуры Калининградской области // Географическое прогнозирование социально-экономического развития Калининградской области: сб. науч. тр. / Калинингр. ун-т. — Калининград, 1990.
16. *Ивченко В. В.* Морехозяйственный комплекс Калининград — Санкт-Петербург: новая концепция развития эксклавного региона России // Морская индустрия. — 1998. — № 1. — С. 18—26.
17. *Ивченко В. В., Саванович С. В.* Морехозяйственная интеграция Калининграда и С.-Петербурга как фактор инновационного развития экономики России // Перспективы экономики Калининградского региона и развитие ЕС: сб. науч. тр. — Калининград: Изд-во КГТУ, 2005.
18. *Ивченко В. В.* Российско-иностраный технополис как основа развития морехозяйственного комплекса Калининграда // Проблемы стабилизации и развития экономики эксклавного региона России (стратегические аспекты): сб. науч. тр. / Калинингр. ун-т. — Калининград, 1998.
19. *Ивченко В. В.* Проблемы биоэкономических исследований живых ресурсов Мирового океана // Биологические ресурсы гидросферы: вопросы экономики. — М.: Наука, 1985.
20. *Ивченко В. В., Анисимов В. П.* Перспективы создания биоэкономического кадастра Атлантического океана // Биологические ресурсы Атлантического океана. — М.: Наука, 1986.
21. *Ивченко В. В.* Экономические исследования в Калининграде: на острие стратегии ускоренного освоения биоресурсов Атлантики (исторический очерк) // Вестник Российского государственного университета им. И. Канта. — 2007. — Вып. 5. — С. 45—51.

22. *Ивченко В.В., Головина Е.А.* Морехозяйственный комплекс как приоритет развития региона // Организационно-экономические проблемы стратегии устойчивого развития Калининградской области: сб. докл. науч. семинара. — Калининград: Изд-во КГУ, 2001.

23. *Ивченко В.В.* Инновационная экономика приморских регионов: системный аспект // Вестник Российского государственного университета им. И. Канта. — 2006. — Вып. 3. — С. 35—42.

24. *Ивченко В.В., Цыплаков М.Н.* Организационные принципы центров трансфера технологий приморских регионов России // Вестник БНЦ. — 2005. — №2. — С. 21—28.

25. *Ивченко В.В.* Какой быть стратегии развития российского рыболовства в южной Балтике? // Морская индустрия. — 1998. — №3. — С. 8—15.

26. *Ивченко В.В.* Рыбопромышленный комплекс Калининграда: от стагнации к возрождению // Вестник Российского государственного университета им. И. Канта. — 2008. — Вып. 3. — С. 63—68.

27. *Ивченко В.В.* Морехозяйственный комплекс как резерв в преодолении кризиса экономики приморского региона // Вестник Российского государственного университета им. И. Канта. — 2009. — Вып. 3. — С. 26—33.

Научное издание

Ивченко Владислав Васильевич

**ГОРИЗОНТЫ МОРЕХОЗЯЙСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ
РОССИЙСКОГО ЭКСКЛАВА:
ОТ СТАГНАЦИИ К ВОЗРОЖДЕНИЮ**

Редактор *Л. Г. Ванцева*. Корректор *Е. В. Владимирова*
Оригинал-макет подготовлен *Г. И. Винокуровой*

Подписано в печать 14.10.2010 г.

Бумага для множительных аппаратов. Формат 60×90 ¹/₁₆.
Гарнитура «Таймс». Ризограф. Усл. печ. л. 7,3. Уч.-изд. л. 5,4.
Тираж 300 экз. Заказ 245.

Издательство Российского государственного университета им. И. Канта
236041, г. Калининград, ул. А. Невского, 14