

УДК 639.2.06

DOI: 10.15853/2072-8212.2019.52.120-125

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ РЫБОДОБЫВАЮЩЕГО ФЛОТА В КАМЧАТСКОМ КРАЕ

К.М. Малых, М.Н. Коваленко



Ст. н. с.; зам. дир., к. т. н.; Камчатский филиал Всероссийского института рыбного хозяйства и океанографии («КамчатНИРО»)
683000 Петропавловск-Камчатский, Набережная, 18. Тел./факс: (415) 220-16-10, 241-27-01
E-mail: malykh@kamniro.ru; kovalenko.m.n@kamniro.ru

РЫБОДОБЫВАЮЩИЙ ФЛОТ, СУПЕРСУДА, БОЛЬШИЕ СУДА, СРЕДНИЕ СУДА, МАЛЫЕ СУДА, МАЛЫЕ МАЛОМЕРНЫЕ СУДА, ОБРАБАТЫВАЮЩИЕ СУДА, ПРИЕМНО-ТРАНСПОРТНЫЕ СУДА, СРОК ЭКСПЛУАТАЦИИ

Представлен материал, характеризующий состояние рыбодобывающего флота в Камчатском крае. Выполнен анализ данных отраслевой информационной системы мониторинга рыболовства за 2005–2018 гг. Рассмотрены структура флота, его качественный и количественный состав, определены сроки эксплуатации основных классов судов. Анализ данных показал, что средний срок эксплуатации судов рыбодобывающего флота Камчатского края составляет 29,3 лет. Установлено, что лишь 18% флота имеет нормативный срок эксплуатации. Предложены основные направления обновления рыбопромыслового флота.

CURRENT STATE OF FISHERY FLEET IN KAMCHATKA TERRITORY

Kirill M. Malykh, Michail N. Kovalenko

Senior Scientist; Deputy Director, Ph. D. (Technical Sciences); Kamchatka Branch of All-Russian Research Institute of Fisheries and Oceanography
683000 Petropavlovsk-Kamchatsky, Naberezhnaya, 18. Tel./fax: (415) 241-27-01
E-mail: malykh@kamniro.ru; kovalenko.m.n@kamniro.ru

FISHERY FLEET, SUPERVESSELS, BIG VESSELS, AVERAGE VESSELS, SMALL VESSELS, SMALL-SIZE BOATS, PROCESSING VESSELS, RECEIVING-TRANSPORT VESSELS, OPERATION PERIOD

The article represents data to characterize condition of fishery fleet in Kamchatka Territory. Data of the branch information system of fishery monitoring were analyzed for the period 2005–2018. Structure of fleet, qualitative and quantitative composition of the fleet was analyzed, operation periods for major classes of vessels were figured out. Analysis of the data has revealed the average operation period of the vessels in Kamchatka Territory is 29.3 years. Only 18% of the fleet has standard lifetime. Basic proposals for renovation of the fishing fleet were proposed.

Для устойчивого рыболовства наличие морских биологических ресурсов является необходимым, но не самодостаточным условием. Организация добычи возможна только при наличии соответствующей материально-технической базы для вылова морских объектов, их переработки и доставки готовой продукции на берег для реализации, т. е. при условии обеспечения технической доступности водных биологических ресурсов для рыболовных систем. Важным звеном рыболовных систем являются рыбодобывающие суда. Однако в последние годы состояние рыбодобывающих судов Камчатского края оставляет желать лучшего: ремонт имеющихся и введение в промысел новых судов для камчатских рыбопромышленников стали острой проблемой (Матвеев, 2015). Это подтверждает выполненная оценка современного состояния рыбодобывающего флота в части определения сроков его эксплуатации и выявления

основных тенденций в качественной и количественной структуре основных классов судов.

МАТЕРИАЛ И МЕТОДИКА

Материалом для исследований послужили судовые суточные донесения отраслевой информационной системы мониторинга рыболовства за период 2005–2018 гг. Для анализа из массива данных (28 600 судовых суточных донесений) были отобраны отдельные записи характеристик судов, приписанных к порту Петропавловск-Камчатский, и корректно заполнено поле «год постройки». Из программного обеспечения применялись: менеджер баз данных MySQL HeidiSQL, графический редактор GIMP и офисный пакет Microsoft Office.

РЕЗУЛЬТАТЫ И ОБСУЖДЕНИЕ

По состоянию на 01.01.2019 списочное количество судов рыбодобывающего флота Камчатки состав-

ляло 196 ед., из них 1 суперсудно, 29 больших судов, 39 средних судов, 35 судов малого класса, 77 — малого маломерного класса, 2 обрабатывающих судна и 13 приемно-транспортных судов (табл. 1).

Таблица 1. Состав рыбодобывающего флота Камчатского края в 2018 г. (по данным ОСМ)
Table 1. Structure of fishery fleet in Kamchatka Territory in 2018 (on the data of the sectoral fisheries monitoring system (OSM))

Класс, тип судна Class, type of vessel	Количество судов, ед. Number of vessels, units	Средний срок эксплуатации, годы Average period of use, years
Крупные суда (суперсуда) Large vessels (supervessels)	1	27,0
РТМС несерийного типа RTMS of non-standard vessels	1	27,0
Большие суда Big vessels	29	30,1
БМРТ несерийного типа BMRT of non-standard type	1	9,0
БМРТ типа «Маяковский» пр. 394 BMRT of "Mayakovsky"-type model 394	1	51,0
РМС несерийного типа RMS of non-standard type	2	29,5
БМРТ типа «Сотрудничество» пр. Д-1305 BMRT of "Sotrudnichestvo"-type model D-1305	3	24,3
РМС типа «Волга» пр. 12913 RMS of "Volga"-type model 12913	4	25,0
БМРТ типа «Пулковский меридиан» пр. 1288 BMRT of "Pulkovsky meridian"-type model 1288	18	32,2
Средние суда Middle vessels	39	28,2
СДС SDS	1	28,0
СРТР типа «Баренцево море» пр. 1332 SRTM of "Barentsevo more"-type model 1332	1	47,0
СРТМ типа «Валерий Маслаков» SRTM of "Valery Maslakov"-type	1	15,0
СКЯМ несерийного типа SKYAM of non-standard type	1	39,0
СРТ несерийного типа SRT of non-standard type	1	34,0
СРТМ типа «Мыс Корсакова» пр. FVS-419 SRTM of "Mys Korsakova"-type model FVS-419	2	23,5
СРМС несерийного типа SRMS of non-standard type	3	24,7
СРТМ типа «Стеркодер» пр. Р-8830 SRTM of "Stercoder"-type model P-8830	5	27,0
СРТМ типа «Василий Яковенко» пр. 502ЭМ SRTM of "Vasily Yakovenko"-type model 502	7	28,7
СРТМ несерийного типа SRTM of non-standard type	17	28,2
Малые суда Small vessels	35	33,7
МРТР типа «Гирулай» пр. 1296 MRTR of "Girulyai"-type model 1296	1	34,0
МКРТМ типа «Лаукува» пр. 12961 MKRTM of "Laukuva"-type model 12961	2	26,5
РС типа «РС-300» пр. 388 RS of "RS-300"-type model 388M	9	43,6
РС несерийного типа RS of non-standard type	11	19,5
РС типа «РС-300» пр. 388М RS of "RS-300" model 388M	12	40,4
Малые маломерные суда Small-sized boats	77	27,8
МмРС типа «Керчанин» пр. 1330 MmRS of "Kerchanin"-type model 1330	2	8,0
МмДС несерийного типа MmDS of non-standard type	2	37,5
МмРС типа «МРС-225» пр. 1322 MmRS of "MRS-225"-type model 1322	2	18,5
МмРТР типа «Балтика» пр. 1328 MmRTR of "Baltika"-type model 1328	4	21,3

Таблица 1. Окончание. Начало на с. 121
Table 1. The end. Beginning on page 121

Класс, тип судна Class, type of vessel	Количество судов, ед. Number of vessels, units	Средний срок эксплуатации, годы Average period of use, years
МмРСТ пр. 1338П MmRST model 1338P	14	29,5
МмДС пр. 1338К MmDS model 1338K	19	27,8
МмРС типа «МРС-150» пр. 372 MmRS of "MRS-150"-type model 372	34	28,9
Обрабатывающие суда Processing vessels	2	24,5
Плавзавод несерийного типа Floating factory of non-standard type	1	21,0
УПБ типа «Камчатский шельф» пр. 13490 UPB of "Kamchatsky shelf"-type model 13490	1	28,0
Приемно-транспортные суда Transporting vessels	13	30,0
ТР типа «Куба» TR of "Kuba"-type	1	31,0
ТР типа «Радужный» пр. 1350 TR of "Raduzhniy"-type model 1350	1	33,0
ТР типа «ТХС-300» TR of "TXS-300"-type	1	21,0
ТР типа «Бухта Русская» пр. 13476 TR of "Bukhta Russkaya"-type model 13476	2	24,0
ТР несерийного типа TR of non-standard type	8	32,1

В соответствии с классификацией промысловых судов (Справочник., 1990), к суперсудам относят суда длиной 100 м и более. В настоящее время в Камчатском крае числится одно судно такого класса, его срок эксплуатации составляет 27,0 лет. Больших судов (длиной от 65 до 100 м) насчитывается 29, со средним сроком эксплуатации 30,1 лет. Среднетоннажный флот, длиной от 34 до 65 м, состоит из 39 судов. Средний срок эксплуатации судов среднего класса — 28,2 лет. В состав флота малого класса, длиной 24–34 м, входят 35 ед. Средний срок эксплуатации судов данного класса — 34,0 года. Численность малого маломерного флота (суда длиной менее 24 м) составляет 77 ед. Средний срок эксплуатации судов данного класса — 27,8 лет. В состав обрабатыва-

ющих судов входят универсальная плавбаза типа «Камчатский шельф» пр. 13490 и плавзавод несерийного типа. Средний срок эксплуатации судов данного класса составляет 24,5 года. В состав приемно-транспортных судов входят ТР различных типов, включая несерийного производства. Средний срок эксплуатации судов данного класса — 30,3 лет.

Анализ данных показал, что средний срок эксплуатации судов рыбодобывающего флота Камчатского края составляет 29,3 лет. При этом более 85% флота эксплуатируется от 21 до 30 лет, а 41% — более 30 лет (рис. 1).

Срок эксплуатации судов рыбопромыслового флота составил: более 20 лет — у 167 судов, от 10 до 20 лет — у 26 судов, у 3 судов — менее 10 лет.

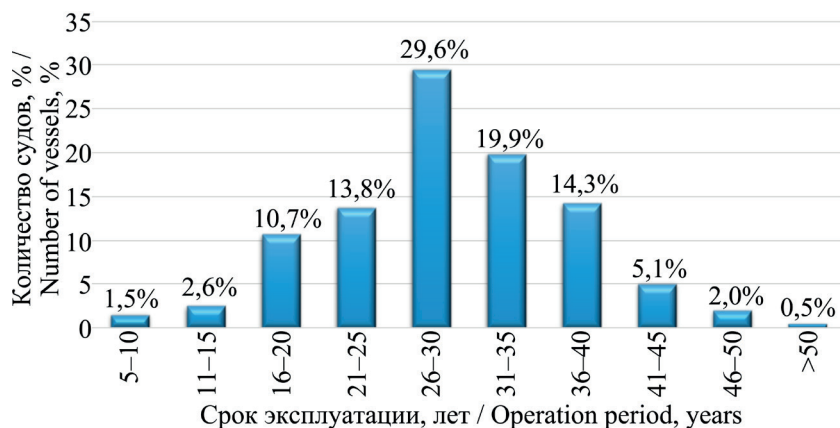


Рис. 1. Дифференциация рыбодобывающих судов по сроку эксплуатации
Fig. 1. Differentiation of fishery fleet by operation periods

В конце 2018 г. максимальный срок эксплуатации судна составил 51 год — у большого морозильного рыболовного траулера типа «Маяковский» пр. 394. В 2014 г. был списан МмРС типа «МРС-80» пр. 389 в возрасте 58 лет.

За последние 10 лет состав флота Камчатского края пополнен 8 малыми маломерными судами МмДС (пр. 1330 и пр. 1338К) из новостроя, тогда как в среднем ежегодно списывается 22 судна (табл. 2). Анализ качественного состава рыбодобывающего флота показал, что сокращение числа затрагивает все классы судов (рис. 2). По сравнению с 2005 г., число судов малого маломерного флота снизилось на 65%, средних судов — на 55%,

малых — на 44%, больших — на 42%, обрабатывающих — на 67%, число суперсудов и приемно-транспортных уменьшилось в 2 раза.

Лишь 18% флота Камчатки имеет нормативный срок эксплуатации (рис. 1), а более 82% составляют малоэффективные, физически изношенные и морально устаревшие суда, построенные по проектам 60–80-х годов, имеющие крайне высокие показатели энергоемкости.

По приблизительным оценкам, при условии максимально возможного продления сроков эксплуатации и сохранении текущей тенденции, можно утверждать с высоким уровнем достоверности ($r = 0,945, p < 0,01$), что к 2027 г., а может и раньше,

Таблица 2. Численность рыбодобывающих судов Камчатского края в 2005–2018 гг. (по данным ОСМ)
Table 2. Number of fishery vessels of the Kamchatka Territory in 2005–2018

Год Year	Кол-во судов, ед. Number of vessels, units	Изменение числа судов за год, ед. Annual writing-off, units
2005	492	+4
2006	496	–7
2007	489	–23
2008	466	–26
2009	440	–19
2010	421	–20
2011	401	+10
2012	411	–33
2013	378	–41
2014	337	–31
2015	306	–45
2016	261	–39
2017	222	–26
2018	196	

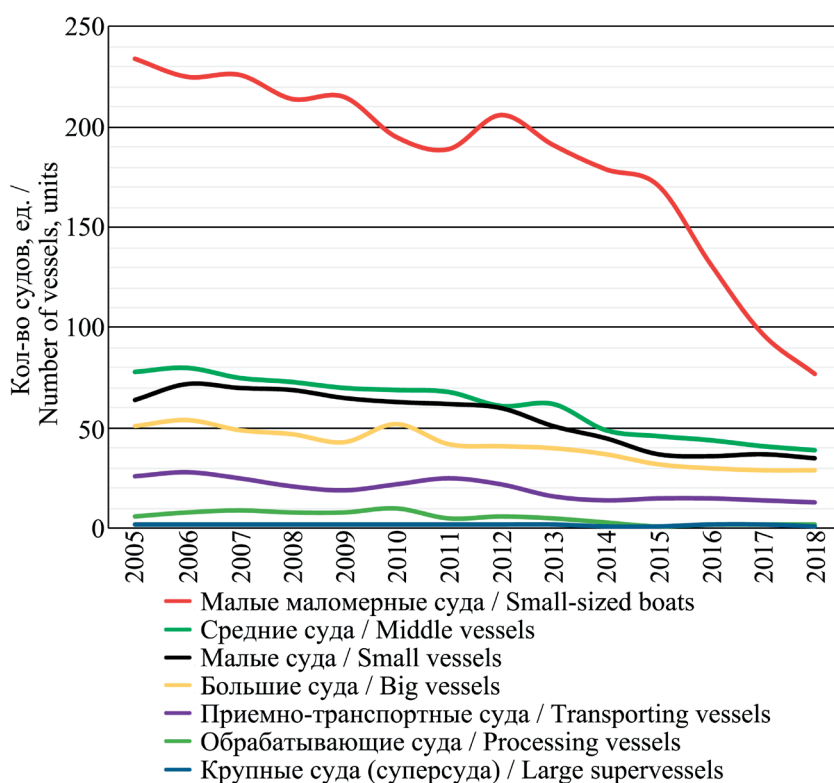


Рис. 2. Структура рыбодобывающего флота Камчатского края в 2005–2018 гг.
Fig. 2. Structure of fishery fleet of the Kamchatka Territory in 2005–2018

Камчатка может остаться без собственного флота (рис. 3). Старение флота также обостряется из-за проблемы судоремонта. Уровень судоремонтных заводов на Камчатке весьма низок, поскольку собственные судоремонтные мощности не обеспечивают полноценного капитального ремонта мало- и среднетоннажных судов, они способны выполнять ремонт только технологического и промыслового оборудования (Беляев, Ерухимович, 2005). Если улучшение технологии переработки рыбы на судах отечественной постройки успешно осуществляется за счет поставки импортного технологического оборудования, то совершенствование промысловых устройств рыбодобывающих судов без внесения изменений в конструкцию судна трудноосуществимо. Например, новые суда типа РС-600, построенные за границей, по используемому промысловому устройству входят в противоречие с действующими Правилами рыболовства, т. к. в процессе использования штатных рыбонасосов для выливки улова из орудия добычи (вылова) невозможно определение весового и видового состава улова, что создает потерю промыслового времени и дополнительные статьи расходов на дооборудование нового судна.

В настоящее время большинство российских судов уходят на ремонт в Китай, Республику Корея и другие страны (Василенкова, 2011; Глазунова, 2015).

Экономическая поддержка отрасли при социалистической системе народного хозяйства осуществлялась за счет прямого дотирования государством, строительство рыбопромыслового флота шло за счет бюджета.

Основная масса судов, эксплуатируемых в настоящее время, построена до 1995 г. и их технико-эксплуатационные характеристики в основном остались на уровне последней четверти XX века. Несмотря на принятые меры государственной под-

держки, приобретение судов из новостроя за счет собственных средств могут позволить себе только крупные компании, а 60% отрасли состоит из фирм, имеющих одно–два судна.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Сокращение камчатского рыбодобывающего флота носит обвальный характер: с 2005 г. число судов снизилось более чем на 60%. В настоящее время существует пакет инвестиционных квот, в рамках которого в России планируется строительство на отечественных верфях свыше 100 единиц флота и 10 береговых перерабатывающих фабрик. По данным, опубликованным на сайте Росрыболовства со ссылкой на Объединенную строительную корпорацию, в России уже заключены контракты на строительство 9 судов, подписаны опционные соглашения на строительство до 10 судов, контракты на строительство от 6 до 8 судов находятся в финальной стадии согласования (Федеральное..., 2017).

Для изменения сложившейся ситуации необходима дальнейшая поддержка государства, разработка и введение неотложных мер с целью скорейшего восстановления рыбопромыслового флота Камчатки. Для обновления рыбопромыслового флота в первую очередь необходимо: выработать концепцию строительства рыбопромыслового флота, с учетом стратегии развития рыбодобывающей отрасли по направлениям рыболовства (океаническое рыболовство в открытых водах морей и океанов, рыболовство в зонах иностранных государств, в собственной экономической зоне, прибрежной зоне и т. д.); осуществить разработку проектов перспективных рыбопромысловых судов под конкретные виды промысла, отвечающие мировому уровню судостроения или адаптировать современные зарубежные проекты к особенностям отечественного промышленного

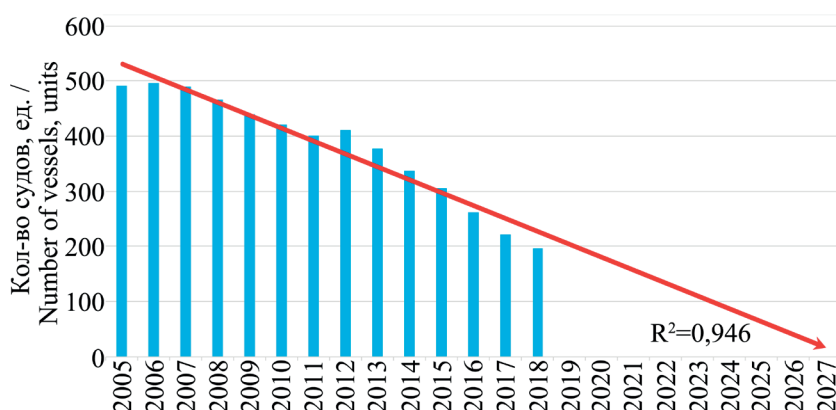


Рис. 3. Прогноз численности рыбодобывающего флота Камчатского края в 2005–2027 гг.
Fig. 3. Prediction of quantity of fishery vessels of the Kamchatka Territory in 2005–2027

рыболовства; поддержать верфи, осуществляющие строительство новых рыбодобывающих и перерабатывающих судов, а также поставщиков комплектующего оборудования; определить источники финансирования строительства новых судов; установить льготное налогообложение на строительство судов и поставку судового оборудования.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Беляев В.А., Ерухимович В.Б. 2005. Хабаровский край в структуре рыбохозяйственного комплекса Дальнего Востока (современное состояние и перспективы). М.: НИАПрирода. 208 с.
- Василенкова Н.В. 2011. Проблемы рыбопромыслового флота России и их решения // Молодой ученый. № 7. Т. 1. С. 75–78.
- Справочник капитана промыслового судна. 1990. Под ред. Е.Д. Ширяева. М.: Агропромиздат, 638 с.
- Глазунова А. 2015. Срок службы судна — 18 лет, но ходят суда по 30–40 // Наш регион — Дальний Восток. № 4 (103). С. 6.
- Матвеев А. 2015. Судоремонт на грани гибели // Наш регион — Дальний Восток. № 4 (103). С. 7.
- Федеральное агентство по рыболовству [Электронный ресурс]: офиц. сайт. М., 2017. Режим доступа: fish.gov.ru/press-tsentr/obzor-smi/18537-rosrybolovstvo-raspredelit-investkvoty-v-oblasti-sudostroeniya-i-ryboprerabotki (дата публикации: 26.06.2017; дата обращения: 17.09.2017).

REFERENCES

- Belyaev V.A., Erukhimovich V.B. *Khabarovskiy kray v strukture rybokhozyaystvennogo kompleksa Dal'nego Vostoka (sovremennoye sostoyaniye i perspektivy)* [Khabarovsk Territory in the structure of the fisheries complex of the Far East (current state and prospects)]. Moscow: NIAPriroda, 2005, 208 p.
- Vasilenkova N.V. Problems of the fishing fleet of Russia and their solutions. *Molodoy uchenyi*, 2011, no. 7, vol. 1, pp. 75–78. (In Russian)
- Shiryayev E.D. (Ed.) *Spravochnik kapitana promyslovogo sudna* [Reference captain fishing vessel]. Moscow: Agropromizdat, 1990, 638 p.
- Glazunova A. The ship's service life is 18 years, but ships are 30–40 years each. *Nash region – Dal'niy Vostok*, 2015, no. 4 (103), p. 6.
- Matveyev A. Ship repair on the verge of death. *Nash region – Dal'niy Vostok*, 2015, no. 4 (103), p. 7.

Federal Agency for Fisheries [Electronic resource]: official site. Available at fish.gov.ru/press-tsentr/obzor-smi/18537-rosrybolovstvo-raspredelit-investkvoty-v-oblasti-sudostroeniya-i-ryboprerabotki

Статья поступила в редакцию 06.02.2018
Статья принята после рецензии 19.01.2019