

УДК 639.2.052.3/639.2.06

Ю. Ф. Куранов

Тенденции развития и обновления рыболовного флота на Северном бассейне

Практика и необходимость формирования и обновления производственного аппарата рыбной отрасли оказывают все большее влияние на результаты деятельности рыбохозяйственного комплекса и становятся определяющими при рассмотрении перспектив его развития на инновационной основе. В статье рассматриваются современное состояние и тенденции развития добывающего флота Северного бассейна, его производственные возможности в освоении доступных биоресурсов, необходимость и перспективы обновления. В процессе исследования показано действие основных факторов, определяющих формирование количественного и структурного состава промыслового флота. Наиболее устойчивое и долговременное влияние оказывает состояние промысловых запасов водных биоресурсов, их изменчивость под воздействием природных факторов и антропогенной нагрузки. Вторым по значимости фактором является наличие институциональных изменений. Первоначально, в начале 90-х годов прошлого века, это было связано с трансформацией экономических отношений, в дальнейшем – с институциональными изменениями законодательно утвержденных принципов наделения промысловых предприятий правом доступа к водным биологическим ресурсам для их освоения. Приведены данные по адаптации производственных мощностей флота к специализации промысловой деятельности, направлениям модернизации и переоборудования, строительству новых судов, приобретению бывших в эксплуатации судов в странах с развитым рыболовством. Эти изменения, произошедшие за рассматриваемый период, в целом снизили производственный потенциал флота, повысив его качественные показатели (производительность, глубину переработки сырья в море). Вместе с тем отмеченные положительные тенденции сопровождалась увеличением показателей старения по всем группам и типам судов. Обоснованы институциональные и экономические инструменты поддержки и стимулирования строительства новых промысловых судов. На данный момент на Северном бассейне приоритетным направлением поддержки должно стать, по мнению автора, строительство судов пелагического промысла и судов-прибрежников (траулеры-свежевики). Последнее наиболее актуально для Мурманской области и связано с развитием береговой инфраструктуры, обеспечением населения и береговых рыбоперерабатывающих предприятий качественной охлажденной рыбопродукцией.

Ключевые слова: Северный бассейн, промысловый флот, обновление, вылов, водные биологические ресурсы, инвестиционные квоты, институциональные и экономические инструменты.

Введение

Необходимость обновления производственно-технической базы предприятий рыбной отрасли, и прежде всего промыслового флота, оказывает все большее влияние на функционирование рыбохозяйственного комплекса в целом и на бассейновых уровнях, становится важнейшим необходимым условием при оценке перспектив его развития и конкурентоспособности на международном уровне. Обновление промыслового флота предприятий Северного бассейна необходимо сопрягать с приведением его суммарных мощностей к доступной сырьевой базой и потенциальными возможностями ее расширения.

Сложившемуся на бассейне превышению промысловых мощностей на донном промысле способствовала первоначальная система распределения квот между многочисленными пользователями в соответствии с судовыми мощностями, находящимися в их собственности. Впоследствии с закреплением долей квот за предприятиями сложившиеся диспропорции снизились, но требуется дальнейшая корректировка. Это преимущественно относится к пользователям с незначительными объемами котируемых сырьевых ресурсов.

На Северном бассейне устойчиво наблюдается недолов малорентабельных промысловых объектов, прежде всего пелагического промысла. Связано это, помимо влияния организационных и биологических факторов, с отсутствием на бассейне специализированных и высокопроизводительных судов, в частности сейнер-траулеров для кошелькового лова.

Возможности обновления добывающего флота, интенсивность и формы реализации этого многостороннего процесса определяются действующей нормативно-правовой базой, доступностью внешних источников финансирования и, в значительной мере, направленностью государственной политики в сфере рыболовства. В статье предлагаются меры, дополняющие и корректирующие действующие положения по поддержке и стимулированию обновления добывающего флота.

Актуальность рассматриваемой темы подтверждается значительным количеством публикаций по обновлению промыслового флота, среди которых можно выделить статьи Васильева А. М., Жука А. П., Мизюркина М. А., Братухина О., Наумова Д. и др. [1–4].

Материалы и методы

В работе использованы функциональный анализ, а также статистические методы исследования производственно-экономических процессов. Исследования проводились на основе фактологического материала и информации, предоставленной ФГБУ "Администрация морского порта Мурманск", ФГБУ "Администрация Мурманского морского рыбного порта", ФГБУ "Полярный научно-исследовательский институт морского рыбного хозяйства и океанографии" ("ПИНРО"), Мурманским филиалом ФГБУ "Центр системы мониторинга рыболовства и связи" (Мурманский филиал ФГБУ ЦСМС) за период 1990–2016 гг.

Результаты и обсуждение

Формирование (количественное и структурное) и обновление рыбопромыслового флота Северного бассейна с начала 90-х годов прошлого века происходили под воздействием:

- изменения используемой сырьевой базы;
- трансформации экономических отношений;
- институциональных и нормативно-правовых преобразований.

Прекращение экспедиционного промысла повлекло за собой уход флота из дальних районов Атлантики и Тихого океана и концентрацию судов в Северной Атлантике. Это привело к значительному превышению добывающих мощностей группы больших и крупных судов над доступными водными биоресурсами пелагического промысла, что обусловило их массовое выбытие (продажу, утилизацию). Вместе с этим неконтролируемый и неуправляемый до середины 90-х годов XX в. процесс пополнения флота средними судами, прежде всего на новых предприятиях, предопределил сложившееся в итоге превышение (в 2–3 раза) излишних мощностей и на донном промысле. Ниже приведены изменения в составе добывающих судов Северного бассейна (табл. 1).

Таблица 1. Структурные и количественные изменения
в составе промыслового флота Северного бассейна
Table 1. The structural and quantitative changes in the fishing fleet of the Northern Basin

Группы и типы судов	Количество судов (на начало года), ед.				
	1990	2000	2006	2013	2016
1. Крупные	25	22	15	13	11
2. Большие	158	50	30	15	9
3. Средние	221	326	245	157	143
3.1. Суда серийные (построенные до 1995 г.)	221	280	179	108	80
3.1.1. Рефрижераторные траулеры	103	87	21	11	3
4. Малые и маломерные (суда мощностью свыше 55,0 кВт)	12	33	70	83	71
5. Всего	416	423	360	268	234

Источник: ФГБУ "Администрация морского порта Мурманск" и ФГБУ "Администрация Мурманского морского рыбного порта".

Институциональные изменения законодательных принципов доступа промысловых предприятий к водным биологическим ресурсам для их освоения, закрепление за хозяйствующими субъектами (с 2004 г.) долями квотируемых объектов промысла на пятилетний, а в последующем – на десятилетний период стимулировали списание (продажу, утилизацию) излишних добывающих судов, в наибольшей степени – среднетоннажных. Увеличение на порядок с 2004 г. объемов прибрежной квоты повлекло за собой рост численности малых и маломерных судов.

В рассматриваемый период снижалась численность рефрижераторных судов. Первоначально это происходило за счет их переоборудования в морозильные, в дальнейшем (после 2000 г.) – за счет выбытия.

С конца 90-х годов XX в. обновление и развитие флота все в большей степени адаптировалось к требованиям рыночных преобразований, осуществлению хозяйственной деятельности на наиболее ликвидных промысловых объектах в пределах Северной Атлантики. Наиболее разнообразные модернизационные и структурные изменения происходили в группе среднетоннажных судов.

Для удовлетворения международных требований к стандартам качества модернизировались рыбофабрики с заменой технологического оборудования по выпуску продукции. Выполнялись массовые работы по увеличению трюмов и мощностей по заморозке рыбопродукции, переоборудованию траловых судов в ярусники и краболовы. Устойчивый рост затрат на судовое топливо (увеличение цен и прекращение дотационных выплат) стимулировал осуществление мероприятий по энергосбережению, модернизации силовых установок.

На Северном бассейне с середины 1990-х гг. как одно из существенных направлений обновления флота приобретались суда, бывшие в эксплуатации, преимущественно из западных стран с развитым рыболовством. Эти суда, регулярно проходившие модернизацию и инновационные ремонты, по своим параметрам (поисковому и навигационному оборудованию, промысловой производительности, автоматизации

управления технологическими процессами и уровню механизации труда, скорости хода и общей энерговооруженности) превосходили те, которые использовались на бассейне.

С середины 1990-х гг. на Северном бассейне было построено 22 судна (в том числе после закрепления квот за предприятиями на длительный период в 2003 г. – 5 единиц). Из них в России – 4 малых судна и 3 корпуса для средних судов. Из этих судов на бассейне осталось 17 единиц (табл. 2).

Таблица 2. Количественные изменения в составе новых и приобретенных за рубежом промысловых судов предприятиями Северного бассейна
Table 2. The quantitative changes in new and acquired abroad fishing vessels of the Northern Basin

Группы и типы судов	Количество судов, ед.			
	2000 г.	2006 г.	2013 г.	2016 г.
1. Всего судов	46	70	68	86
1.1. Суда, построенные после 1995 г.	9	16	12	17
1.1.1. Крупные	–	–	–	1
1.1.2. Средние	9	12	8	11
1.1.3. Маломерные	–	4	4	4
1.2. Суда (бывшие в эксплуатации), приобретенные за рубежом	37	54	56	69
1.2.1. Большие	–	–	5	6
1.2.2. Средние	37	54	41	52
1.2.3. Малые	–	–	10	11

Источник: ФГБУ "Администрация морского порта Мурманск" и ФГБУ "Администрация Мурманского морского рыбного порта".

Процессы модернизации и обновления в составе флота привели к структурным изменениям в использовании различных групп судов, прежде всего на донном промысле. Устойчиво возрастает освоение донных видов рыб более эффективными (на данный момент) судами, поступившими на бассейн после 1995 г. В целом эти суда (маломерные, средние, большие) осваивают в Северо-Восточной Атлантике (СВА) более чем две трети донных видов рыб (в 2016 г. – 71,0 %).

Использование более производительных судов и улучшение с 2009 г. промысловой обстановки (повышение производительности по всем группам и типам судов) позволяют снижать общие промысловые усилия при освоении возросшей ресурсной базы донных видов рыб. Так, в 2016 г. по отношению к 2008 г. общее количество используемых судов на промысле уменьшилось на 105 ед. (на 41,0 %). При этом общие объемы вылова увеличились почти в два раза (на 92,0 %).

При освоении пелагических и донных водных биоресурсов Северной Атлантики преобладают траловые орудия лова: на донном промысле – до 90,0 %, на пелагическом – 100,0 %. В 90-е гг. XX в. росли объемы ярусного промысла, его основу составляли неквотируемые объекты (зубатка). К 2002 г. численность ярусников возросла до 22 единиц, а их вылов достиг максимального уровня (29,9 тыс. т, 10,5 % общего вылова). В последующем численность судов данного типа снижалась, объемы ярусного промысла и его значимость в общем вылове сокращались (до 4,5–7,0 %). Показатели использования драг и ловушек определялись объемами вылова морского гребешка и крабов и не превышали 3,5 %.

На траловом промысле донных биоресурсов преобладают средние суда. В последние годы (2012–2016 гг.) их доля повысилась с 87,5 до 91,0 %. Значимость больших судов незначительна, в этот период она снизилась с 5,5 до 2,4 %, удельный вес малых и маломерных судов изменялся в пределах 6,5–7,0 %. На пелагическом промысле основная часть вылова (до 90,0 %) осваивается большими и крупными судами, средними судами – 10,0–11,0 %, преимущественно на пелагическом промысле окуня.

В конце прошлого и начале нынешнего веков (1999–2005 гг.) на бассейне использовались сейнер-траулеры с наливными (RSW) танками, взятые предприятиями в аренду в ряде западных стран (максимальное количество – 7 единиц) на условиях "бербоут-чартера". Эти суда облавливали кошельковыми неводами преимущественно мойву и сельдь. После введения моратория на промысел мойвы (2003 г.) использование сейнер-траулеров снизилось, они были возвращены их собственникам, последнее судно ушло в 2005 г. В настоящее время на бассейне имеется лишь одно судно такого типа.

Рекомендованный объем вылова водных биоресурсов в Северной Атлантике устойчиво находится в пределах 1,0–1,1 млн т, фактический вылов составляет 85,0–90,0 %. Недоосваиваются в основном пелагические объекты промысла (мойва, сайка и др.). Это происходит по причинам биологического и организационного характера, конъюнктуры внутреннего рынка и, в значительной степени, отсутствия эффективных специализированных судов, прежде всего для пелагического промысла.

Основную часть пищевой продукции (с учетом консервов), вырабатываемую на судах в рассматриваемый период, составляла мороженая рыбопродукция. Однако ее доля снижалась: с 87,0 % в 2005–2008 гг. до 81,0 % в 2014 г. Это обусловлено, как показано выше, увеличением в структуре общего вылова донных объектов промысла, которые как минимум проходят первичную обработку. Второй момент связан с положительной

динамикой роста выпуска рыбопродукции более глубокой степени переработки (филе и рыба спецразделки) (табл. 3).

Таблица 3. Вылов и выпуск рыбопродукции предприятиями Северного бассейна на промысле в Северной Атлантике, тыс. т
Table 3. The catch and release of fish products by enterprises of the Northern Basin on the North Atlantic fishery, ths t

Показатели	2005 г.	2008 г.	2012 г.	2014 г.
1. Общий вылов	642	609	751	818
1.1. Доля донных видов рыб, %	46,4	46,7	69,1	68,3
2. Пищевая продукция	505	498	538	593
2.1. Рыба охлажденная	30	15	31	30
2.2. Рыба мороженая	444	436	439	485
2.3. Рыба спецразделки	2,2	11,3	7,8	10,4
2.4. Филе	14,3	18,1	44,8	48,4
3. Консервы и пресервы	2,9	2,5	1,9	2,0
4. Непищевая продукция	9,8	6,7	6,4	6,5
5. Всего рыбопродукции	518	508	546	602
6. Соотношение: продукция / вылов, %	81,7	83,4	72,7	73,6

Источник: ФГБУ "Полярный научно-исследовательский институт морского рыбного хозяйства и океанографии" (ПИНРО), Мурманский филиал ФГБУ "Центр системы мониторинга рыболовства и связи" (Мурманский филиал ФГБУ ЦСМС).

В настоящее время на Северном бассейне охлажденная рыбопродукция выпускается (исключая незначительные объемы мойвы) из донных видов рыб. Эта продукция вырабатывается преимущественно (свыше 90,0 %) малыми и маломерными судами и выгружается на территории России только в Мурманской области.

В целом степень и глубина переработки сырья в море (Северная Атлантика) в 2004–2008 гг. характеризовались относительно устойчивыми показателями, отношение продукции к вылову как оценочный показатель имело незначительные колебания в диапазоне 82,0–83,0 %. В последующем рассматриваемое соотношение имело положительную тенденцию и к 2014 г. снизилось до 73,0 % (табл. 3).

В то же время негативные тенденции сложились в выпуске непищевой продукции. В наибольшей степени это относится к рыбной муке. На большинстве судов рыбомучные установки демонтированы, и на производство муки направляется незначительная часть (15,0–20,0 %) отходов морской рыбопереработки на донном промысле. Потенциальные возможности увеличения выпуска рыбной муки из недоиспользуемых отходов производства составляют (по данным 2012–2014 гг.) не менее 20,0–25,0 тыс. т.

Влияние всех внутренних и внешних факторов оказало значительное воздействие на изменение численности и структуры добывающего флота Северного бассейна, его технические, производственные и возрастные характеристики. Эти изменения с начала 90-х годов прошлого века снизили его промыслово-производственный потенциал, при этом повысив некоторые качественные показатели, такие как показатели производительности, удельные эксплуатационные показатели и др. Одновременно с этими положительными тенденциями, повышением устойчивости деятельности промыслового флота происходило его старение, рост физического износа по всем группам и типам судов (табл. 4).

Таблица 4. Возрастные изменения добывающих судов Северного бассейна
Table 4. The age changes of fishing vessels in the Northern Basin

Группы и типы судов	Средний период эксплуатации судов, лет			2015 (на начало года)			
	1995 г.	2000 г.	2013 г.	Количество судов, ед.	Период эксплуатации судов, лет		
					до 10	от 11 до 20	свыше 20
1. Крупные	10,0	13,5	23,4	12	1	–	11
2. Большие	20,3	19,9	24,6	11	–	1	10
3. Средние	14,4	16,1	25,3	143	3	11	129
4. Малые и маломерные	9,3	16,1	20,9	74	–	8	66
5. Всего судов			–	240	4	20	216
6. Удельный вес, %			–	100,0	1,7	8,3	90,0

Источник: ФГБУ "Администрация Мурманского морского рыбного порта" и ФГБУ "Администрация морского порта Мурманск".

Доля судов в составе добывающего флота на Северном бассейне с периодом эксплуатации свыше 20 лет составляет 90,0 %, без учета малых и маломерных судов – 96,0 %. Устойчивый рост физического износа рыбопромыслового флота и приближение его к предельному уровню требуют активизации воспроизводственного процесса, реализации более кардинальных форм и методов обновления на основе строительства (приобретения) новых судов.

По результатам заседания Государственного совета по вопросам развития рыбохозяйственного комплекса (19 октября 2015 г.) и принятых решений, вошедших в перечень поручений Президента РФ, были утверждены законодательные изменения по наделению пользователей квотируемыми ВБР¹. Наиболее значимым в составе законодательных новаций стало выделение 20,0 % квот на поддержку инвестиционных проектов по строительству судов на отечественных предприятиях (до 15,0 % квот) и созданию новых рыбоперерабатывающих предприятий (до 5,0 % квот).

Для Северного бассейна инвестиционные квоты предлагается выделять при строительстве всех групп промысловых судов, в том числе и крупнотоннажных длиной свыше 80 м. Правительством РФ утвержден перечень видов водных биоресурсов, в отношении которых вводится квота на инвестиционные цели². На Северном бассейне в их состав вошли треска, пикша и краб камчатский. Не вполне ясно, как будут осваивать на бассейне инвестквоты донного промысла крупнотоннажные суда, специализирующиеся на пелагическом промысле, и новые рыбоперерабатывающие предприятия.

Отмечая положительную направленность принятой законодательной нормы по поддержке строительства судов в России, следует упомянуть о сложности ее реализации для среднетоннажных судов. Изменчивость сырьевой базы в кратко- и среднесрочных периодах не позволит установить объективные объемы ресурсной поддержки. Эти объемы будут завышены или занижены.

Законодательством предусмотрено наделение инвестквотами на 15 лет. Вместе с тем расчеты показывают, что в настоящее время период окупаемости новых судов на донном промысле при их полной загрузке не превышает 2,5–3 лет. Это подтверждает высокий уровень рентабельности проданных товаров по виду деятельности "рыболовство". Так, в целом по Мурманской области в 2015 г. производственная рентабельность составила 67,3 %³. В 2016 г. по предварительным данным она превысила 75,0 %.

Более универсальным и прогнозируемым механизмом поддержки строительства судов на отечественных предприятиях на долгосрочную перспективу явилось бы, по нашему мнению, создание "Фонда инвестиционной поддержки строительства и модернизации судов". Формирование этого фонда возможно осуществлять как посредством реализации на аукционах выделяемых квот ресурсной поддержки судостроения (частично или в полном объеме), так и из средств федерального бюджета.

Возможности обновления добывающего флота в значительной мере определяются направленностью государственной политики в сфере рыболовства. При избытке мощностей на донном промысле, его высокой эффективности приоритетом, с учетом перспектив дальнейшего развития рыболовства в Атлантике предприятий Северного и Западного бассейнов, становится поддержка более капиталоемких и менее эффективных судов пелагического промысла.

В целях достижения сбалансированности между объемом доступных промысловых биоресурсов и добывающими мощностями флота предприятия самостоятельно принимают решения о строительстве новых промысловых судов под собственные объемы квот. Численность предприятий с объемами квот менее 3000,0 т, обеспечивающих с учетом выросшей производительности промысла не более 70,0 % годовой загрузки одного серийного среднетоннажного судна, снижается. Удельный вес этих предприятий в общем объеме осваиваемых ресурсов (треска и пикша) в последние годы находится на уровне 15,0–16,0 %.

Часть предприятий с малыми объемами квот объединяют их для полной загрузки судов, находящихся в совместной собственности (характерно для сельскохозяйственных кооперативов поморских поселений Архангельской области и Ненецкого автономного округа). Положительным примером в этом отношении стало строительство группой предприятий в НАО (2016 г.) среднетоннажного судна "Печора" и списание трех устаревших. Альтернативным вариантом для предприятий с незначительными сырьевыми ресурсами может стать строительство маломерных судов-свежьевиков.

Это обусловлено необходимостью корректировки сложившейся на Северном бассейне ситуации в прибрежном рыболовстве, которое по своим объемам незначительно и базируется на двухвидовом промысле

¹ О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов : федер. закон Рос. Федерации от 20.12.2004 г. № 166-ФЗ (ред. от 03.07.2016 г.). URL: <http://rulaws.ru/laws/Federalnyy-zakon-ot-20.12.2004-N-166-FZ/>.

² Об утверждении перечня видов водных биологических ресурсов в определенных районах добычи (вылова), в отношении которых предоставляются права на добычу (вылов), а также выделена квота на инвестиционные цели : распоряжение Правительства Рос. Федерации от 20 апреля 2017 г. № 764-р. URL: <http://rulaws.ru/government/Rasporyazhenie-Pravitelstva-RF-ot-20.04.2017-N-764-r/>.

³ Рыбохозяйственный комплекс Мурманской области / Федеральная служба государственной статистики, Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Мурманской области / Мурманскстат, 2016. С. 40.

трески и пикши. В 2012–2016 гг. по прибрежной квоте осваивалось от 7,0 до 9,0 % общих квотируемых объемов этих видов рыб. В структуре вылова российских предприятий в Норвежском и Баренцевом морях прибрежное рыболовство не превышает 5,0–6,0 %.

Можно привести сравнительные данные по Дальневосточному бассейну, где прибрежное рыболовство осуществляется на многовидовой основе, составляя четвертую часть общего вылова. Объемы дальневосточного прибрежного рыболовства на порядок превышают показатели Северного бассейна.

На Северном бассейне выгрузка охлажденной рыбопродукции осуществляется, как показано выше, только в Мурманской области. Максимальные объемы (31,6 тыс. т, в том числе треска и пикша – 27,4 тыс. т) были достигнуты в 2013 г. В дальнейшем (к 2016 г.) общие объемы выгрузки снизились на 15,0 %, трески и пикши – на 23,0 %. При этом следует отметить, что в рассматриваемый период вылов по прибрежной квоте увеличился на 19,0 %.

В соответствии с законодательными изменениями для промышленного и прибрежного рыболовства устанавливается единое промысловое пространство, решение о выборе между этими видами деятельности пользователи осуществляют самостоятельно. В целях стимулирования поставок охлажденной рыбопродукции на береговые перерабатывающие предприятия и внутренний потребительский рынок при выделении квот для прибрежного рыболовства будет применяться повышающий коэффициент – 1,2.

Данные поправки не принесут существенных изменений в выгрузки охлажденной рыбопродукции в Мурманской области, которые в настоящее время обеспечивают не более трети потребности береговых рыбоперерабатывающих предприятий в охлажденном сырье [5]. Исходя из этого, необходимо, по нашему мнению, дополнить стимулирование выгрузки охлажденного сырья на Северном бассейне экономическими мерами регулирования налоговых отчислений и сборов за пользование водными биоресурсами. Это станет дополнительным стимулом строительства вместо среднетоннажных менее капиталоемких маломерных судов.

Заключение

В процессе исследования рассмотрены количественные и структурные преобразования промыслового флота Северного бассейна. Показаны процессы обновления и модернизации в составе флота, которые снизили его промыслово-производственный потенциал, повысив наряду с этим качественные показатели. Рассмотрены негативные тенденции возрастных изменений старения и физического износа по всем группам и типам судов. Предложены институциональные и экономические меры, направленные на преодоление этого процесса, стимулирование обновления промыслового флота.

Библиографический список

1. Васильев А. М., Затхеева В. А. Факторы, формирующие эффективную деятельность океанического промыслового флота в целях повышения его конкурентоспособности // Рыбное хозяйство. 2015. № 5. С. 3–9.
2. Жук А. П., Мизюркин М. А. Современная структура флота рыбной промышленности России на Дальневосточном рыбопромышленном бассейне // Рыбное хозяйство. 2015. № 4. С. 49–55.
3. Братухин О. Непонимание причин обновления флота – тормоз нового облика отрасли // Fishnews. 2014. № 2. С. 25–29.
4. Наумов Д. О состоянии российского рыбопромыслового флота и промыслового судостроения // Fishnews – Дайджест. Владивосток, 2013. № 7. С. 10–13.
5. Разработка программных предложений по интеграционному развитию береговой рыбопереработки и промысловой деятельности на Северном бассейне : отчет о НИР / Институт экономических проблем КНЦ РАН ; науч. рук. и отв. исполн. Куранов Ю. Ф. Апатиты, 2014. 59 с. № ГР 01201359577. Инв. № 3.

References

1. Vasilev A. M., Zatheeva V. A. Faktory, formiruyushchie effektivnyuyu deyatelnost okeanicheskogo promyslovogo flota v tselyah povysheniya ego konkurentosposobnosti [Factors forming the effective activity of the ocean fishing fleet in order to increase its competitiveness] // Rybnoe hozyaystvo. 2015. N 5. P. 3–9.
2. Zhuk A. P., Mizyurkin M. A. Sovremennaya struktura flota rybnoy promyshlennosti Rossii na Dalnevostochnom rybopromyshlennom basseyne [The modern structure of the fleet of the Russian fishing industry in the Far East fishery basin] // Rybnoe hozyaystvo. 2015. N 4. P. 49–55.
3. Bratuhin O. Neponimanie prichin obnovleniya flota – tormoz novogo oblika otrasli [Misunderstanding of the reasons for the fleet renewal is a brake on the new image of the industry] // Fishnews. 2014. N 2. P. 25–29.
4. Naumov D. O sostoyanii rossiyskogo rybopromyslovogo flota i promyslovogo sudostroeniya [On the state of the Russian fishing fleet and commercial shipbuilding] // Fishnews – Daydzhest. Vladivostok, 2013. N 7. P. 10–13.
5. Razrabotka programmnyh predlozheniy po integratsionnomu razvitiyu beregovoy rybopererabotki i promyslovoy deyatelnosti na Severnom basseyne [Development of programme proposals for the integration

development of coastal fish processing and fishing activities in the Northern Basin] : otchet o NIR / Institut ekonomicheskikh problem KNTs RAN ; nauch. ruk. i otv. ispoln. Kuranov Yu. F. Apatity, 2014. 59 p. N GR 01201359577. Inv. N 3.

Сведения об авторе

Куранов Юрий Федорович – ул. Ферсмана, 24а, г. Апатиты, Мурманская обл., Россия, 184209; Институт экономических проблем им. Г. П. Лузина КНЦ РАН, канд. экон. наук; e-mail: ArK_centр@pgi.ru

Kuranov Yu. F. – 24a, Fersmana Str., Apatity, Murmansk region, Russia, 184209; Luzin Institute for Economic Problems KSC RAS, Cand. of Econ. Sci.; e-mail: ArK_centр@pgi.ru

Yu. F. Kuranov

Trends in the development and updating of the fishing fleet in the Northern Basin

The practice and need to update and form the production and technical base of fishery enterprises have an increasing impact on performance of the fisheries complex and become decisive when considering the prospects for its development on an innovative basis. The paper examines the current state and development trends of the Northern Basin fishing fleet, its production capabilities in developing available bioresources, the need and prospects for renewal. During the research the influence of the main factors determining the formation of the quantitative and structural composition of the fishing fleet has been shown. The most stable and long-term impact is the state of commercial stocks of aquatic biological resources, their variability under the influence of natural factors and anthropogenic load. The second important factor is institutional changes. Initially, since the beginning of the 1990s, this took place due to the transformation of economic relations, and later – to institutional changes in the legislatively approved principles of granting fishing enterprises the right to access water biological resources. The following data have been presented: adaptation of the fleet's production capacities for specialization of fishing activities, ways of modernization and re-equipment, construction of new vessels, acquisition of vessels being in operation in the countries with developed fisheries. These changes had reduced the fleet's production potential raising its qualitative indicators (productivity, depth of processing of raw materials at sea). At the same time, the noted positive trends have been accompanied by some increase in the aging indicators for all groups and types of vessels. The institutional and economic instruments for supporting and stimulating the construction of new fishing vessels have been justified. Nowadays, in the Northern Basin the priority areas of support should be the construction of ships for pelagic fishing and coastal vessels. The latter is most relevant for the Murmansk region and is associated with the development of coastal infrastructure, providing the population and onshore fish processing enterprises with quality chilled fish products.

Key words: Northern Basin, fishing fleet, renewal, catch, aquatic biological resources, investment quotas, institutional and economic instruments.