

4571



МИНИСТЕРСТВО РЫБНОГО ХОЗЯЙСТВА СССР

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ ИНФОРМАЦИИ
И ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ РЫБНОГО ХОЗЯЙСТВА

Для служебного пользования

Экз. № 000025

На правах рукописи

АБДУЛЛАБЕКОВ АБИЛЯ АБДУЛЛАБЕКОВИЧ

ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ
ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КАСПИЙСКОГО БАССЕЙНА

Специальность: 08.00.21 - Экономика, планирование и
организация управления промышленностью и ее отраслями

А в т о р е ф е р а т
Диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Москва, 1985

Работа выполнена в ДАГЕСТАНСКОМ ФИЛИАЛЕ АКАДЕМИИ НАУК СССР
/Отдел экономики/

Научный руководитель: – Кандидат экономических наук

В.М. ШПАРЛИНСКИЙ

Доктор экономических наук,

профессор Н.П. СМСОВ

Официальные оппоненты:

Доктор экономических наук, профессор,
заслуженный деятель наук

РСФСР

П.М. ЗАГЛУБОЦКИЙ

Кандидат экономических наук

Ю.Л. КОРОТКОВ

Ведущее предприятие

Каспийский научно-исследовательский
институт рыбного хозяйства (КаспНИРХ)

Автореферат разослан

13 марта

1985 г.

Защита диссертации состоится *18 апреля* 1985 г.

на заседании специализированного Совета по присуждению
ученых степеней ЦНИИТЭИРХ.

С диссертацией можно ознакомиться в СМФе института.

Отзыв на автореферат в двух экземплярах, заверенный печатью
учреждения, просим направить по адресу: 101925, г. Москва
Архипова, 4/2, ЦНИИТЭИРХ.

Ученый секретарь, к.э.н.

Р.А. Киселева

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы. Выработанный партией курс на повышении эффективности и интенсификации экономики на одиннадцатую пятилетку и восьмидесятые годы нацеливает на ускорение научно-технического прогресса, роста производительности труда и на эффективное использование всех имеющихся ресурсов - трудовых, материальных и финансовых.

В свете требований Продовольственной программы СССР рыбная промышленность Каспийского бассейна должна за счет интенсивного ведения хозяйства, лучшего использования флота обеспечить в 1984 г. 389,86 тыс. т улова рыбы и других морепродуктов, в 1985 г. - 390,19 тыс. т, в том числе рыбодобывающим флотом - свыше 320 тыс. т, что составляет более 82% общего улова.

Сырьевые ресурсы объекта промысла рыбодобывающим флотом - каспийской кильки - по данным КаспНИИРХа составляют около 8,5 млн. ц, из которых рыбохозяйственная наука рекомендует к ежегодному вылову без ущерба запасам и воспроизводству до 3,0 млн. ц.

Фактический среднегодовой объем добычи рыб за последние 7 лет промыслово-производственным флотом ВРПО "Каспроба" составляет 210-220 тыс. т, а потенциальные возможности флота, установленные на основе фактического среднегодового /суточного/ улова за 1976-1982 гг. и нормативной мощности /производительности/ составляют более 300 тыс. т, то есть на 80-90 тыс. т больше достигнутого.

Расчеты показывают, что увеличение времени нахождения флота непосредственно на лову только на 1%, что составляет более 330 судов-сут, позволит увеличить общий объем добычи рыб в Каспийском бассейне на 50 тыс. ц и выпустить товарной продукции на 1,2 млн. руб.

ВРПО
№ 4571

№ 137. 4/.
Библиотечка I

Такое, реально возможное, увеличение объема добычи рыбы флотом ВРПО "Каспрыба" без дополнительных капиталовложений убеждает нас в актуальности темы и необходимости поиска путей повышения эффективности использования флота.

Целью настоящего исследования является определение направлений эффективности использования флота ВРПО "Каспрыба", разработка рекомендаций по совершенствованию организации работы промысловых судов в ВРПО "Каспрыба".

Для достижения поставленной цели проведен анализ плановых и отчетных данных за 1950-1982 гг. производственной деятельности флота ВРПО "Каспрыба" по следующим основным вопросам:

методика определения производственной мощности среднетоннажного флота на добыче рыбы и выпуске продукции и анализ его использования;

обоснование структур затрат, непосредственно связанных с процессами добычи, обработки рыбы и доставки готовой продукции из района промысла до потребителя;

совершенствование структуры управления флота рыбной промышленности Каспийского бассейна;

пути организации комбинированной транспортировки рыбной продукции флотом и железнодорожным транспортом из района промысла до потребителя.

Объектом и предметом исследования является активное морское рыболовство флотом рыбной промышленности Каспийского бассейна. Длительный период (до 1950 г.) каспийское рыболовство специализировалось на облове ценных промысловых видов рыб в периоды их нерестовых миграций в море и впадающих в него реках. Основные производственные фонды рыболовства того периода составляли разнообразные прибрежные орудия лова и мелкий парусно-

гребной флот, а на их эффективное использование большее влияние оказывали природные, климатические условия и сезонность промысла, чем воздействие человека. В настоящее время, когда рыболовство на Каспии ведется на среднетоннажном морском флоте, оснащенном современной техникой, оборудованном не только для добычи рыбы с применением подводного электроосвещения, но и автоматизированными линиями для обработки собственного улова, эффективная работа флота в большей мере зависит от умения человека управлять флотом.

Промыслово-производственный флот Каспия, занимающийся добычей кильки, при автономном режиме работы совмещает три совершенно различных по характеру производственных процесса - добычу рыбы, ее обработку и транспортировку готовой продукции из района промысла до потребителя.

Методология исследования. Теоретической и методологической основой исследования явились труды классиков марксизма-ленинизма, программы КПСС, материалы съездов КПСС и Пленумов ЦК КПСС, постановления Партии и Правительства по основным направлениям развития народного хозяйства, касающиеся вопросов повышения эффективности общественного производства, а также директивные документы Минрыбхоза СССР, ВРПО "Каспроба".

В процессе исследования были использованы труды ведущих ученых рыбохозяйственной науки: доктора биологических наук профессора П.Г. Борисова, доктора экономических наук профессора Н.П. Сысоева, доктора технических наук И.В. Никоморова, отчетные материалы за 1965-1982 гг. производственных объединений, рыболовческих колхозов, занимающихся добычей рыбы флотом. В работе применена методика определения производительности труда на флоте, разработанная ЦНИИТЭИРХ.

Научная новизна работы. Настоящее исследование является одной из первых научных работ, посвященных анализу режима работы флота с учетом предложенной автором методики расчета производственной мощности промысловых судов. Практическая ценность выражается в разработке предложений по определению нормативной производственной мощности по типам судов и в целом по флоту, что может быть использовано при составлении текущих и перспективных планов добычи рыбы. Кроме того, предложен план-график рациональной организации обработки судов в портах.

Даны конкретные предложения по организации специализированного производственного объединения "Каспрыофлот" в составе ВРПО "Каспрыба", определены его функции управления и особенности размещения судов по районам бассейна. Предлагается создать единый транспортный комплекс на базе производственного объединения "Каспрыофлот" и рыбных портов бассейна с подчинением ВРПО "Каспрыба".

Апробация. Основные положения диссертации обсуждались на технико-экономическом совете объединения "Дагрыбпром".

Расчеты нормативной мощности по добыче рыбы используются при разработке пятилетних и годовых планов рыбодобывающего флота Дагестанского производственного объединения. Некоторые предложения автора внедрены в Махачкалинском рыбном порту.

Публикации. По теме диссертации опубликованы четыре работы, в том числе три в трудах Дагестанского филиала АН СССР/1965, 1971, 1973 гг./ и в журнале "Рыбное хозяйство" /1976г./ общим объемом 2,2 п.л.

Объем и структура работы. Диссертация состоит из введения, трех глав, выводов и предложений, списка использованной литературы, включающего 103 наименования. Работа изложена на 161 странице

машинописного текста, содержит 56 таблиц и 19 приложений.

СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

В введении определены цель, задачи, объект и предмет исследования, актуальность, научная новизна и практическая ценность.

В первой главе "Сырьевая база и организация рыболовства в Каспийском бассейне" рассматриваются вопросы развития промысла рыбы на Каспийском бассейне, влияние сырьевой базы Каспия на развитие рыбодобывающего флота и ассортимента выпускаемой продукции.

Каспийское море представляет собой уникальный морской водоем, изолированный от Мирового океана. Уровень Каспия претерпевает значительное колебание, которое оказывает большое влияния на все отрасли народного хозяйства, связанные с его использованием.

Первые обобщенные данные, характеризующие вылов рыбы в России, относятся к началу девятых годов XIX века и с этого времени можно проследить за развитием промысла рыбы в Каспийском бассейне.

До Великой Октябрьской социалистической революции рыболовство в России было сосредоточено во внутренних водоемах: Каспийском, Азовском, Черном и Аральском морях, а также в многочисленных озерах и реках. Эти водоемы давали 87% всего улова, в том числе Каспий - 63%.

За длительный период промысловой эксплуатации Каспийского бассейна менялись объем улова и его видовой состав. В основе этих изменений лежали две причины - необходимость увеличения общего объема вылова и уменьшения запасов тех или иных видов рыб, ранее игравших решающую роль в сырьевой базе этого бассейна.

Коренные изменения в динамике уловов рыбы наступили в начале шестидесятых годов, когда был освоен промысел анчоусо-видной кильки рыбодобывающим флотом в открытом море. В общем улове рыбы в Каспийском бассейне, удельный вес кильки, вылавливаемой рыбодобывающим флотом, составлял в 1960 г. 48%, а в 1970 - 1982 гг. - более 80%.

Таблица I

Среднегодовые уловы рыбы на Каспийском море

Г о д ы	Всего улов, тыс. т	В том числе					
		сельдь	вобла	частиковые	осетровые	килька	прочие
1936-1940	406,6	106,9	113,5	157,2	14,6	6,9	7,5
1946-1950	380,4	60,1	106,4	188,7	10,4	13,2	1,6
1956-1960	406,4	52,3	61,0	108,1	11,5	171,5	2,0
1966-1970	474,1	2,0	16,5	65,5	16,0	371,6	2,5
1976-1980	404,4	1,5	12,0	50,3	25,4	314,8	0,4
1981-1982	380,6	1,2	6,2	47,8	23,9	301,3	0,2

Как видно из таблицы, сущность изменений в видовом составе уловов сводится к переходу промысла от использования наиболее ценных представителей ихтиофауны Каспийского бассейна к использованию менее ценных видов рыб.

Развитие добычи кильки флотом началось в 1950 г. на промысловых сейнерах (мощность двигателей 150-300 л.с.). Кроме сейнеров в составе рыбодобывающего флота Каспийского бассейна имеются среднетоннажные рыбодобывающие суда четырех типов: РДЭС "Д" типа "Дружба", РМЗ"З" /проекта 1361/, РМС"К" типа "Каспий", ЖМЗ проекта 1375. Все эти суда добывают, обрабатывают и транспортируют рыбу. При этом существенно меняется традиционно сложившееся разделение судов на добывающие, обрабатывающие и

приемно-транспортные. Поэтому в данной работе в отличие от ГОСТа эти суда именуется условно промыслово-производственным флотом.

Успешное развитие промысла рыбы в Каспийском бассейне зависит от двух основных факторов - состояния сырьевой базы и уровня развития материально-технической базы добывающей отрасли рыбной промышленности. Первый предполагает запасы сырьевых ресурсов, их видовой состав /кильки, тюлень/ и объемы возможной добычи без ущерба их запасам и воспроизводству; второй - успешное развитие материально-технической базы рыболовства.

В связи с изменением сырьевой базы (резким сокращением уловов ценных промысловых рыб) и перемещением рыболовства от прибрежной зоны в море, изменился видовой состав уловов, который оказал большое влияние на ассортимент выпускаемой рыбной продукции Каспийского бассейна.

Наличие естественных сырьевых запасов каспийской кильки в море оказало большое влияние на развитие рыбодобывающего флота Каспия, сохранение объемов уловов и производства рыбной продукции.

Динамика изменения состава рыбодобывающего флота показывает, что в 1965 г. на морском промысле участвовало 133 единицы рыбодобывающего флота суммарной мощностью главных двигателей 87,8 тыс.л.с., в том числе 400 промысловых сейнеров суммарной мощностью главных двигателей 57,4 тыс.л.с., в 1982 г. количество рыбодобывающего флота сокращается на 251 единицу, а суммарная мощность главных двигателей увеличивается на 4,2 тыс.л.с.

Характерная черта современной материально-технической базы добывающей отрасли Каспия - наличие современного рыбопромыслового флота.

Темпы и масштабы рыболовства и рыбообработки в значительной мере зависят от уровня развития и использования материально-технической базы флота. Так, в 1950 г. из всего улова рыбы объемом около 326 тыс.т было добыто в прибрежном промысле более 80%, а остальное количество - в открытом море флотом. Добыча рыбы в прибрежном промысле производилась закидными, ставными неводами и сетями. Из всего улова в прибрежном промысле объемом 296 тыс.т выловлено в море 150 тыс.т и в реках 146 тыс. т, или 50%. В 1982 г. из всего улова 381 тыс.т было добыто рыбодобывающим флотом в открытом море 301 тыс.т, или 79%.

Промыслово-производственный флот Каспийского бассейна работает в автономном режиме и имеет рейсовые задания на добычу, обработку и доставку готовой продукции в порты назначения.

Расчеты стоимости затрат промыслово-производственного флота на транспортировку рыбы за год определяются в сумме около 18 млн.руб., а если перевозить ее в порты назначения приемно-транспортным флотом типа ПТС-225 л.с. или ТХС-300 л.с. ориентировочная потребность в этих судах составит: ПТС - 180 единиц или ТХС - 95 единиц (стоимость затрат на содержание ПТС около 26 млн.руб., ТХС - около 24 млн.руб.).

Во второй главе "Анализ экономической эффективности использования флота рыбной промышленности Каспия" освещаются теоретические и методические основы определения мощностей флота по добыче рыбы и выпуску рыбной продукции, дается анализ использования промыслового флота государственной и кооперативно-колхозной собственности.

Для оценки эффективности использования и планирования работы флота рыбной промышленности Каспийского бассейна нами сделана первая попытка рассчитать производственную мощность промыслово-производственного судна /флота/ как производственной

единицы, совмещающей процессы добычи, рыбообработки и транспортировки готовой продукции.

Учитывая, что календарное время каждого судна разделяется на периоды производительной работы и вынужденные непроизводительные простои, нами введено понятие теоретической, режимной и нормативной мощностей по добыче рыбы и выпуску продукции определенного ассортимента.

Расчет годовой производственной мощности промышленного судна на добыче рыбы в общем виде может быть произведен по формуле:

$$M_{д} = M_{с} \times K_{д},$$

где $M_{д}$ - годовая производственная мощность по добыче в тоннах;

$M_{с}$ - суточная мощность /норма суточного улова в тоннах/;

$K_{д}$ - количество суток на лову по режиму работы на год.

Теоретическая мощность по добыче рыбы определяет возможный объем добычи рыбы судном при использовании судна в определенный период /сутки, месяц, квартал, год/ и может быть определена в общем виде при помощи формулы:

$$N_{дт} = T_{к} \times H_{с},$$

где $N_{дт}$ - теоретическая мощность по добыче рыбы /в тоннах/;

$T_{к}$ - календарное время судна в судо-сутках /сутки, месяц, квартал, год/;

$H_{с}$ - норма суточного вылова поквартально /в тоннах/.

На практике рыбодобывающие суда в зависимости от специфики работы выполняют подготовительные операции, связанные с затратами календарного времени на переходы в районы лова и обратно в порты базирования флота, стоянку под грузовыми операциями, на ремонт и т.д. Поэтому в практической работе рыбодобывающего

судна следует определить или установить режимную мощность по добыче рыбы, исходя из режимного времени нахождения судна на промысле, в том числе непосредственно на лову, и нормы вылова по типам судов на сутки и квартал.

Под режимной мощностью следует понимать максимально возможный годовой объем добычи рыбы и переработки собственного улова на готовую продукцию в установленное режимное время.

Рекомендуется режимную мощность добычи рыбы определять для каждого типа судов по общеизвестной формуле:

$$N_{др} = T_{п} \times H_{с},$$

где $N_{др}$ - режимная мощность по добыче рыбы /в тоннах/;

$T_{п}$ - нормативное промысловое время судна /в судо-сутках/;

$H_{с}$ - норма суточного вылова в тоннах /поквартально/.

В формуле определения режимной мощности добычи рыбы промыслово-производственного флота не учтено место базирования судна.

Для расчета режимной мощности добычи рыбы по типам судов, базирующихся в разных портах, рекомендуется использовать формулу:

$$N_{др} = S_{пб} \times H_{р},$$

где $N_{др}$ - режимная мощность по добыче рыбы /в тоннах/;

$S_{пб}$ - количество рейсов в порт;

$H_{р}$ - норма рейсового улова по типам судов /в тоннах/.

Определенная таким образом режимная мощность по добыче рыбы разнотипных судов, базирующихся в различных портах Каспийского бассейна, позволяет рассчитать годовую режимную мощность по добыче рыбы всего промыслово-производственного флота при его базировании в разных портах.

Для рыбодобывающих судов следует определить режимную мощность по добыче рыбы при базировании всего промыслово-производственного флота в портах.

Для расчета режимной мощности по добыче рыбы при базировании флота в портах рекомендуется формула:

$$N_{гр} = N_{грi} \times M,$$

где $N_{гр}$ - режимная мощность по добыче рыбы /в тоннах/;

$N_{грi}$ - режимная мощность по типам судов, базирующихся в данном порту /в тыс. тонн/;

M - количество судов данного типа.

Режимная мощность по добыче и обработке рыбы определяется на одно эксплуатационное судно, исходя из годовой теоретической мощности. При этом учитывают режимное время нахождения судна на промысле в судо-сутках и суточную норму вылова данного типа судна в тоннах.

Под нормативной мощностью следует понимать возможный вылов рыбы и переработку собственного улова на готовую продукцию каждым судном на основе установленных норм: затрат времени непосредственно на лову и нормативного суточного улова по типам судов.

При правильном планировании добычи рыбы, выпуска готовой продукции промыслово-производственному флоту следует установить план добычи рыбы каждым судном в объемах нормативной мощности за любой период года.

При определении нормативной мощности по добыче рыбы учитывают промысловое вооружение судна, межрейсовые стоянки, нормативы на переходы, ремонт и нормы вылова рыбы на каждый тип судна.

Для определения нормативной мощности на добыче рыбы флота по типам судов, базирующимся в разных портах, следует определить

эксплуатационное время каждого судна /месяц, квартал, год/, вычитая из общего календарного времени судна внеэксплуатационное время /согласно нормативам, утвержденным Минрыбхозом СССР/.

После определения эксплуатационного времени по типам судов /месяц, квартал, год/ следует определить нормативную мощность по добыче рыбы каждого судна и всего флота по формуле:

$$N_{\text{дн}} = S \times N_p,$$

где $N_{\text{дн}}$ - нормативная мощность по добыче рыбы /в тоннах/;

S - количество рейсов в эксплуатационное время;

N_p - норма рейсового улова /в тоннах/.

Нормативная мощность однотипных судов, базирующихся в разных портах, но работающих все периоды года в одних промысловых районах, имеет значительные колебания. Это объясняется тем, что при работе в автономном режиме, эксплуатационное время каждого судна разделяется на время нахождения в море, которое распределяется на промысловое время /время на лову/, время на переходы в район лова и обратно, на стояночное время в портах. При этом согласно утвержденной норме продолжительность промыслового и стояночного времени по типам судов и по периодам года независимо от порта базирования одинакова, но различна продолжительность времени на переходы в район лова и обратно в порты базирования, а следовательно продолжительность времени полного рейсообразота и количество рейсов за год.

При определении теоретической режимной мощности по добыче рыбы на основе утвержденных нормативов для промыслово-производственного флота в данной работе сделана попытка составить таблицы-определители нормативных мощностей по добыче рыбы в зависимости от использования календарного времени непосредственно на лову.

Зная годовую теоретическую мощность и затраты времени

непосредственно на лову в процентах от годового календарного времени, можно определить с помощью таблицы объемы нормативных мощностей на добыче рыбы одной единицы, всего флота и по типам судов.

Однотипные суда, базирующиеся в порту, расположенном дальше от района лова, имеют большую продолжительность рейса и меньшее количество рейсов, а следовательно добывают меньшее количество рыбы.

Таблица 2

Мощность по добыче рыбы по типам судов,
базирующихся в разных портах Каспия
(улов, тыс. тонн)

Тип судна	Астрахань		Махачкала Актау		Красноводск Баку / Гусаны/	
	Режимная	Нормативная	Режимная	Нормативная	Режимная	Нормативная
РДОС	2,33	1,83	2,69	2,15	3,27	2,62
РМС"З"	2,38	1,90	2,72	2,18	3,23	2,58
РМС"К"	3,78	3,02	4,16	3,33	4,72	3,78
Ж М З	6,27	5,02	6,44	5,15	6,68	5,34

Из таблицы видно, что режимная и нормативная мощность по добыче рыбы судов, базирующихся в Астраханском порту, меньше по сравнению с судами, базирующимися в портах Махачкалы, Актау РДОС на 0,36 и 0,32, в портах Красноводска, Баку на 0,94 и 0,79 тыс. т, соответственно РМС"З" - на 0,34-0,28 и 0,85-0,68; РМС"К" - на 0,38-0,31 и 0,94-0,76; ЖМЗ - на 0,17-0,13 и 0,41-0,32 тыс. т. Такое расхождение данных объясняется удаленностью порта базирования от промышленного района /флот всех рыбодобывающих предприятий Каспия работает в одном промышленном районе Южного Каспия/.

Среди разнообразного круга вопросов в организации работы рыбодобывающего флота первостепенное значение имеет выполнение им планового режима работы, так как от этого зависит выполнение производственного плана каждым судном и эффективность использования флота в целом.

Одним из основных факторов, влияющих на эффективное использование календарного времени, является максимальное сокращение внеэксплуатационных затрат времени каждого судна и увеличение эксплуатационного времени, в том числе времени нахождения их на лову, за счет сокращения затрат времени на переходы и стоянки в портах.

Доля календарного времени рыбодобывающего флота на лову отдельных объединений и ВРПО "Каспрыба" в целом характеризуется данными, приведенными в табл. 3.

Таблица 3

Удельный вес календарного времени нахождения на лову флота ВРПО "Каспрыба", %

Годы	Каспрыба	Астрахан- ская обл.	Мангышлак- рыбфлот	Дагрыбпром	Азerryб- пром	Туркмен- рыбпром
1975	35	36	29	38	26	52
1976	34	34	26	29	35	52
1977	31	31	25	30	29	47
1978	35	32	30	40	19	33
1979	35	32	29	32	25	50
1980	28	28	32	30	29	36
1981- 1982 ^x	30	29	31	30	29	35

^x Средне-годовые данные

Анализ таблицы использования календарного времени на лову флотом ВРПО "Каспрыба" и отдельными рыбодобывающими предприятиями

/гослова/ показывает, что оно имеет большие колебания.

Для выявления основных факторов, влияющих на повышение эффективности использования календарного времени непосредственно на лову, в диссертации рассмотрены показатели работы рыбодобывающего флота отдельных объединений и ВРПО "Каспроба" в целом.

Календарное время на лову использовано лучше всех флотом производственного объединения "Туркменрыбпром", оно составляет 36-52%, а флот производственного объединения "Азербайбром" использует его на 19-35%, хотя условия эксплуатации флота в обоих производственных объединениях одинаковые. Причиной резкого колебания в использовании календарного времени на лову является различие в организации управления работой флота.

В Каспийском море добычей кильки рыбодобывающим флотом занимаются государственные рыбодобывающие предприятия /гослов/ и рыболовецкие колхозы. Удельный вес колхозного лова флотом в настоящее время составляет около 20% от общего объема добычи рыбы.

В составе рыбодобывающего флота рыболовецких колхозов промышленные сейнеры РС-150 л.с., арендованные у промышленности.

Рыболовецкие колхозы Астраханской области очень далеко расположены от районов промысла /Пирсагат, Сальяни/, однако они вылавливают рыбу флотом в значительных объемах. Например, из всего вылова рыбы флотом, вылов колхозами Астраханской области составил: в 1975 г. - около 35 тыс.т при улове всеми колхозами флотом кильки около 99,0 тыс.т, а в 1982 г. при добыче флотом всех колхозов кильки около 63 тыс.т улов колхозами Астраханской области составило более 27 тыс.т, или 44%.

Так как в ближайшем будущем сейнеры подлежат списанию, добыча рыбы должна базироваться на промыслово-производственном

флоте. Рыболовецкие колхозы не в состоянии купить среднетоннажный флот или арендовать его из-за отсутствия средств и квалифицированных кадров плавсостава, поэтому колхозный промысел кильки может прекратить свое существование.

В третьей главе "Основные направления повышения экономической эффективности работы рыбодобывающего флота" показаны пути повышения производительности труда на рыбодобывающем флоте, определены резервы снижения себестоимости добычи рыбы и выпуска готовой продукции на флоте, а также даны рекомендации по рациональному размещению флота и совершенствованию управления его работой.

В оценках эффективности производства и качества работы применяются различные показатели, характеризующие уровень и динамику затрат общественного труда, в их числе важное место занимает показатель себестоимости, который находится в тесной связи с прибылью и определяет ее величину.

Снижению себестоимости добычи рыбы и выпуска готовой продукции на флоте способствует эффективное использование календарного времени судов на добыче рыбы, промышленного снаряжения, выбор района промысла, а также рациональное использование основных, вспомогательных материалов, топлива, электроэнергии и сокращение накладных расходов.

Себестоимость продукции, выпускаемой на флоте, складывается из затрат, имеющих различные производственные назначения /добыча, обработка, транспортировка/. По нашему мнению, статьи затрат по себестоимости должны состоять из фактических затрат по добыче рыбы, выпуску готовой продукции на судне и на транспортировку ее в порты.

Вести правильный учет затрат и распределение их между добычей, обработкой, транспортировкой готовой продукции

рыбодобывающих судов, базирующихся по отдельным объединениям, очень важно, так как расходы средств и затрат времени флота на транспортировку составляют значительный удельный вес в бюджете времени судна /14% и в общей себестоимости продукции, выпускаемой на судах.

Согласно Инструкции по планированию, учету и калькулированию себестоимости продукции на предприятиях рыбной промышленности на рыбодобывающих судах, предназначенных не только для добычи, но и для обработки рыбы, затраты распределяются следующим образом: на добычу рыбы 52%, на ее обработку - 48%. По нашему мнению, такое распределение не соответствует правильному учету и планированию затрат, исходя из производственных функций флота.

В работе рекомендуется распределить затраты по трем самостоятельным стадиям: добыча рыбы, выпуск готовой продукции, транспортные услуги по доставке готовой продукции до порта назначения. При этом затраты на добычу составят 32%, на обработку - 54%, на транспортировку - 14% от общей суммы затрат по себестоимости.

Рекомендуемое распределение себестоимости по элементам затрат будет способствовать более правильному отражению расходов средств на флоте и определению путей снижения затрат.

С сокращением внеэксплуатационных затрат календарного времени на флоте значительно повысится среднегодовой улов и, наоборот, с увеличением внеэксплуатационного времени и непроизводительных простоев значительно снижается добыча рыбы и соответственно повышается себестоимость добычи.

Анализ себестоимости добычи рыбодобывающими судами показывает, что при работе флота в одном промысловом районе моря

имеют место различные показатели по элементам затрат даже для однотипных судов при одинаковых уловах рыбы. Это обусловлено многими факторами, например техническим состоянием судна, укомплектованностью судозакипажа квалифицированными кадрами и т.п. Для эффективной работы флота на добыче рыбы необходимо своевременно оснастить рыбодобывающие суда орудиями лова, промвооружением, топливом, тарой, другими материалами снабжения в достаточном количестве, обеспечить промышленную разведку и обработку судов в портах.

Полное и наиболее эффективное использование флота и сырьевых запасов кильки в южных районах моря диктует необходимость специализировать рыбодобывающие предприятия, расположенные ближе к району промысла. При размещении флота в южных районах бассейна сокращается расстояние транспортировки готовой продукции до порта базирования и обработки судов. Таким путем обеспечивается экономия моторесурсов, топлива, продление времени нахождения флота непосредственно на лову, увеличение объемов добычи рыбы, повышение производительности труда, снижение себестоимости добычи рыбы, ее обработки, улучшение качества выпускаемой продукции.

Одним из основных факторов, влияющих на эффективное использование флота, является ритмичная работа рыбных портов. Из-за неравномерности движения флота в отдельные периоды года в портах скапливается несколько единиц промыслово-производственных судов в ожидании грузовой обработки. При этом возникает необходимость определения наиболее рациональной очередности их обработки. При скоплении разнотипных рыбодобывающих судов целесообразно установить очередность их разгрузки, исходя из технико-экономических и эксплуатационных характеристик судов. Оптимальным вариантом является первоочередная обработка

судна с наибольшим нормативным суточным уловом рыбы.

В связи с этим в диссертации предлагается внедрить план-график рациональной организации обработки, исходя из технико-экономических характеристик конкретного судна, что в конечном счете позволит увеличить добычу рыбы и снизить эксплуатационные затраты. Например, если сократить стояночное время судов ЖМЗ проекта 1375 хотя бы на одни сутки в каждом рейсе, то повышается добыча рыбы на 21 т, сокращаются непроизводительные затраты на сумму более 3 тыс.руб. Кроме того, нуждается в совершенствовании и структура управления промысловым флотом.

Рыбодобывающие флотские предприятия ВРПО "Каспрыба" входят в состав объединений в качестве управлений флотами. Однако после создания производственных объединений для рыбодобывающих флотских предприятий существенных изменений в руководстве флотом со стороны этих объединений не произошло.

В настоящее время флот бассейна работает также, как работал и до создания объединений - разрозненно. Так, при наличии излишнего приемно-транспортного и вспомогательного флота в районе промысла одних объединений, другие объединения остро нуждающиеся в услугах этого флота, не могут их использовать. Такое положение складывается с материалами снабжения, бункеровкой топливом и водой флота. В результате нет возможности создавать нормальные условия для эффективной работы всего флота бассейна.

Учитывая, что сырьевые запасы объекта промысла (каспийской кильки) концентрируются в одном промысловом районе /южном Каспии/ и флот всех рыбодобывающих предприятий независимо от места их базирования работает в одном районе, в диссертации предлагается создание специализированного объединения флота рыбной промышленности Каспия "Каспрыблот" с подчинением ВРПО

"Каспрыба".

Создание такого объединения внесет существенное изменение в работу добывающей отрасли Каспийского бассейна. Специализированное объединение, находясь на хозяйственном расчете, будет материально заинтересовано в выполнении и перевыполнении производственных и финансовых планов, его деятельность примет более конкретный, целенаправленный характер.

Такое объединение может самостоятельно и оперативно решать комплекс вопросов эффективного использования всего флота бассейна. Преимущество указанного объединения заключается и в централизации таких служб, как планирование, снабжение, учет, работа с кадрами. Только производственное объединение должно иметь законченный бухгалтерский баланс и расчетный счет.

Специализированному производственному объединению "Каспрыбфлот" должны быть переданы все суда Астраханской базы морского лова, управления "Каспрыбхолодфлот", флот производственного объединения "Дагрыбпром", управление "Мангышлакхолодфлот", управление "Азербайджанхолодфлот", управление "Туркменхолодфлот".

На базе всего флота, передаваемого специализированному объединению "Каспрыбфлот", целесообразно создать, соблюдая отраслево-территориальный принцип, управления флотами на правах производственных единиц объединения "Каспрыбфлот". При этом в Азербайджанской ССР, Туркменской ССР, Дагестанской АССР и в Астрахани будут базироваться управления "Азеррыбфлот", "Туркменрыбфлот", "Дагрыбфлот", "Астраханрыбфлот" и "Астрахантрансфлот".

Территориальные управления флота, находясь на незаконченном

заводском хозяйственном расчете, должны иметь плановые задания по объему добычи рыбы, выпуска продукции в ассортименте, труду, прибыли, рентабельности, объему реализации и другие хозяйственно-финансовые показатели.

При передислокации действующего флота с учетом фактора специализации управлений на однотипных судах, на наш взгляд, является оптимальным вариантом передача всех РМС"К" "Азербайфлоту", ЖМЗ проект 1375 - "Туркменрыбфлоту", РМС"Э" - "Дагрыбфлоту", РДОС"Д"-"Астраханрыбфлоту", а приемно-транспортный и вспомогательный флот - "Астрахантрансфлоту" производственного объединения "Каспрыбфлот".

Такое размещение флота по типам судов в южных управлениях производственного объединения "Каспрыбфлот" является наиболее оптимальным вариантом, который может обеспечить максимальное повышение эффективности его использования /см. табл. 4/.

Таблица 4

Расчетная среднегодовая производственная мощность на добыче рыбы (тыс.тонн)

Тип судна	При существующим размещении (факт за 1976-82 гг.)		При рекомендуемом размещении					
	Режимная	Нормативная	Режимная	Нормативная	В том числе			
					Астрахань	Дагестан	Азербайджан	Туркмения
РДОС	62,0	47,0	58,0	45,7	45,7	-	-	-
РМС"Э"	67,0	53,5	65,0	52,3	-	52,3	-	-
РМС"К"	96,0	76,8	107,0	86,9	-	-	86,9	-
Ж М З	127,0	102,7	134,0	106,8	-	-	-	106,8
Итого	352,0	280,0	364,0	291,7	45,7	52,3	86,9	106,8

Из таблицы видно, что при предлагаемом размещении флота производственного объединения "Каспробфлот" режимная и нормативная мощности по добыче рыбы увеличивается на 12,0 тыс.т против аналогичных показателей при существующем размещении.

В результате специализации управлений флотами нормативная мощность по добыче рыбы только среднетоннажного флота по объединению в целом составляет около 291 тыс.т против фактической среднегодовой добычи при действующем размещении 210-220 тыс.т, т.е. на 70-80 тыс.т больше.

Расчеты показывают, что нормативная мощность на добыче при предлагаемом размещении, исходя из фактического среднесуточного вылова /1976-1982 гг./ по типам составляет более 340 тыс.т, что соответствует рекомендациям рыбохозяйственной науки /более 300 тыс.т/. Подтверждением этому являются данные табл. 5.

Таблица 5

Объем возможного улова рыбы при предлагаемом размещении флота по типам судов, исходя из фактического вылова в сутки 1976 - 1982 гг.

Тип судна	Нормативное время на лову, судо-сут	Годовой улов судна, тыс.т	Количество судов	Всего ожидаемый улов, тыс.т
РДЭС	151	2,58	15	38,7
РМС"З"	175	2,8	24	67,2
РМС"К"	224	4,5	23	103,5
Ж М З	250	6,62	20	132,4
И т о г ъ	-	-	82	341,8

Как видно из табл. 5, эффективное использование потенциальных возможностей промыслово-производственного флота обеспечивает средний годовой вылов рыбы в размере 342 тыс.т, что

позволяет сократить капитальные вложения на приобретение флота на сумму около 60 млн.руб.

При специализированном размещении мороженую кильку, необходимую для консервных предприятий Астраханской, Губернской областей, следует отправлять железнодорожным транспортом, из рыбных портов Махачкалы и Баку.

На основании проведенных исследований можно сделать следующие выводы и дать рекомендации:

1. Создать бассейновое специализированное флотское производственное объединение "Каспрыбфлот" с непосредственным подчинением ВРПО "Каспрыба".

2. На базе существующих рыбодобывающих предприятий бассейна целесообразно создать специализированные на однотипных судах управления флотами на правах производственных единиц с непосредственным подчинением производственному объединению "Каспрыбфлот" на отраслево-территориальном принципе.

3. В целях повышения эффективности использования флота необходимо создать единый транспортный комплекс в масштабе ВРПО "Каспрыба" на базе производственного объединения "Каспрыбфлот" и рыбных портов бассейна.

4. В целях увеличения времени нахождения флота на лову в периоды наибольшей концентрации рыбы в районах промысла рекомендуется межрейсовое техническое обслуживание судов /МРТО/ проводить силами судозкипажа без вывода судна из эксплуатации и в период стоянки судна под грузовыми операциями в портах, а при проведении ремонта системой непрерывного технического обслуживания судов /СНТО/ остановку судов продолжительностью 46-54 судосуд производить в весенне-летний период, так как в осенне-зимний период промысловые запасы кильки концентрируются

большими косяками в районах промысла. Расчеты показывают, что внедрение данного режима работы флота дает возможность увеличить годовую добычу рыбы более 40 тыс. т за счет увеличения времени на лову в периоды концентрации рыбы в море.

Такое совершенствование управления и организации работы флота позволит усилить оперативность руководства рыболовством и ликвидировать многоступенчатость управления работой флота в районе промысла, также в портах.

В результате внедрения рекомендуемых в данной работе предложений имеется реальная возможность:

1. Довести среднегодовую добычу рыбы среднетоннажным промыслово-производственным флотом до 320-340 тыс. т против факторов последних лет 210-220 тыс. т.

2. Увеличить выпуск паловой продукции на 30-35, товарной продукции - на 25-30 и пищевой продукции на 15-20 млн. руб. При этом увеличивается выпуск мороженой рыбы на 45, солено-пряной на 17, кормовой муки на 6 тыс. т.

В конечном счете внедрение данных предложений обеспечит повышение эффективности использования флота бассейна при экономическом эффекте свыше 5 млн. руб.

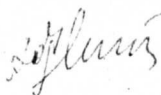
Основные положения диссертации опубликованы в следующих работах:

1. Экономическая эффективность выпуска соленой кильки добывающими судами типа БЧС, СЧС в Каспийском бассейне /Труды Даг.Ф. АН СССР, вып. 3, Махачкала, 1965/.

2. Пути дальнейшего развития и размещения килечного промысла Дагестана /Труды Даг.Ф. АН СССР, вып. 10, Махачкала, 1971/.

3. Промыслово-производственный флот объединения "Даг-рыба" и пути его эффективного использования /Труды Даг.Ф. АН СССР, интенсификация в промышленности и сельском хозяйстве ДагАССР, Махачкала, 1978/.

21 марта 1984 г.



А.А.Абдуллабеков

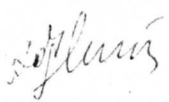
Технический редактор Ю.С.Узлова

Подп. в печ. II/III 1985 г.	Формат 60x84 I/16	Тираж 100
Объем 1,5 п.л.	1,23 уч.-изд.л.	Бесплатно
		Заказ 5004

ЦНИТЭИРХ. 101925, Москва, ул.Архипова, 4/2

3. Промыслово-производственный флот объединения "Даг-рыба" и пути его эффективного использования /Труды Даг.Ф. АН СССР, интенсификация в промышленности и сельском хозяйстве ДагАССР, Махачкала, 1978/.

21 марта 1984 г.



А.А.Абдуллабеков

Технический редактор Ю.С.Узлова

Подп. в печ. II/III 1985 г. Формат 60x84 I/I6 Тираж 100
Объем 1,5 п.л. I,23 уч.-изд.л. Бесплатно Заказ 5004

ЦНИТЭИРХ. 101925, Москва, ул.Архипова, 4/2

