

БНИРО

№

4742

Библиотека

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

Для служебного пользования

Экз. № 000048

На правах рукописи

АБДУЛЛАБЕКОВ АБИЛЯ АБДУЛЛАБЕКОВИЧ

ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
КАСПИЙСКОГО БАССЕЙНА

Специальность: 08.00.01- 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, 1986

Работа выполнена в ДАГЕСТАНСКОМ ФИЛИАЛЕ АКАДЕМИИ НАУК СССР
(Отдел экономики)

Научный руководитель: - Кандидат экономических наук

В.М.ШТАРЛИНСКИЙ

Доктор экономических наук,
профессор Н.П.СЫСОВЕВ

Официальные оппоненты:

Доктор экономических наук

В.А.ТЕШЛИЦКИЙ

Кандидат экономических наук

Ю.Л.КОРОТКОВ

Ведущее предприятие

Каспийский научно-исследовательский
институт рыбного хозяйства (КаспНИИРХ)

Автореферат разослан *2 октября* 1986 г.

Защита диссертации состоится *13 ноября* 1986 г.
на заседании специализированного Совета по присуждению ученых
степеней ЦНИИТЭИРХ.

С диссертацией можно ознакомиться в СИФЕ 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. Принятая XXVII съездом Программа КПСС и "Основные направления экономического и социального развития СССР на 1986-1990 годы и на период до 2000 года" диктуют нормы подходы, новые пути в достижении экономического роста. Выработанный, исходя из решений XXVII съезда партией курс - хозяйствовать экономно - нацеливает на ускорение научно-технического прогресса, рост производительности труда, интенсификацию производства, повышение качества и эффективное использование всех имеющихся ресурсов - трудовых, материальных и финансовых.

В свете требований программы КПСС и продовольственной программы СССР перед рыбным хозяйством стоят большие и сложные задачи в деле улучшения снабжения населения страны рыбными товарами. К 1990 году отрасль должна обеспечить ежегодное потребление рыбы и рыбных продуктов на душу населения 19 кг, в отличие от 1985 года 17,7 кг.

Важную роль в решении задач стоящих перед рыбным хозяйством страны играет рыбная промышленность Каспийского бассейна, которая за счет интенсивного ведения хозяйства, лучшего использования флота должна обеспечить в 1986-1990 гг. среднегодовой улов рыбы более 384 тыс.т, в том числе рыбодобывающим флотом 310 тыс.т, что составляет около 81% всего улова бассейна.

Сырьевые ресурсы объекта промысла рыбодобывающим флотом - каспийской кильки - по данным КаспНИИРХа составляют около 0,9 млн.т, из которых рыбохозяйственная наука рекомендует к ежегодному вылову без ущерба запасам и воспроизводству до 0,3 млн. тонн.

Фактический среднегодовой объем добычи рыбы за последние 7 лет (1979-1985 гг.) промыслово-производственным флотом ВРПО

ВРПО
№ 4742

Вр. ср
Бюджетска

"Каспрыба" составляет 210-220 тыс.т, а потенциальные возможности флота, установленные на основе фактического среднегодового (суточного) улова за 1976-1985 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-суток, позволит увеличить общий объем добычи рыбы в Каспийском бассейне на 0,5 тыс.т и выпустить товарной продукции на 1,2 млн.руб.

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, составляющего основу материально-технической базы Каспийского бассейна.

Целью настоящего исследования является поиск путей экономного хозяйствования, т.е. выявить наиболее эффективные направления использования флота ВРПО "Каспрыба", разработать конкретные рекомендации по совершенствованию организации работы промысловых судов.

Для достижения поставленной цели, на основе проведенного анализа плановых и отчетных данных за 1950-1985 гг. производственной деятельности флота ВРПО "Каспрыба" был решен следующий круг вопросов:

— 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 большое влияние оказывали природные, климатические условия и сезонность промысла, чем воздействие человека. В настоящее время, когда рыболовство на Каспии ведется среднетоннажным флотом, оснащенным современной техникой, оборудованным 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. Именно эти составляющие производственного процесса на флоте явились объектом исследования данной работы.

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, в том числе и рыбного хозяйства, касающиеся вопросов повышения эффективности основных фондов, а также директивные документы Минрыбхоза СССР и ВРПО "Каспрыба".

В процессе исследования были использованы труды ведущих ученых рыбохозяйственной науки; отчетные материалы за 1950-1985 гг. производственных объединений, рыболовецких колхозов, занимающихся добычей рыбы флотом. В работе использована методика определения производительности труда на флоте, разработанная ЦНИИТЭИРХ в 1980 году.

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 использовании предложений автора по определению нормативной производственной мощности по типам судов и в целом по флоту при составлении текущих и перспективных планов добычи рыбы. Кроме того, предложен план-график рациональной организации обработки судов в портах, а также даны конкретные предложения по организации специализированного производственного объединения "Каспрыбфлот" в составе ВРПО "Каспрыба", определены его функции управления и особенности размещения судов по районам бассейна. Предлагается создать единый транспортный комплекс на базе производственного объединения "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 рыбообъёмного

флота Дагестанского производственного объединения. Некоторые предложения автора внедрены в Махачкалинском рыбном порту.

Публикации. По теме диссертации опубликованы четыре работы, 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 160 страницах машинописного текста, содержит 56 таблиц и 20 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, влияние сырьевой базы на развитие флота и ассортимент выпускаемой продукции.

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

Первые обобщенные данные, характеризующие вылов рыбы в России, относятся к началу девятидесятых 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 объемы улова и его видовой состав. В основе этих изменений лежали две причины - необходимость увеличения общего вылова и уменьшение 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 анчоусовидной 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 1970-1985 гг. - более 80%.

Таблица I
Среднегодовые уловы рыбы на Каспийском море (тыс.т)

	Всего улов	в том числе					прочие
		сельдь	вобла	частиковые	осетровые	килька	
1941-1945	371,2	129,4	63,4	158,7	4,4	12,7	2,6
1951-1955	388,5	60,1	56,4	188,7	10,4	13,2	1,6
1961-1965	397,0	16,0	26,3	65,3	16,0	271,0	2,4
1966-1970	474,1	2,0	16,5	65,5	16,0	371,6	2,5
1971-1975	497,4	1,6	19,2	72,7	19,8	384,8	-
1976-1980	404,0	1,5	12,0	50,3	25,4	314,8	-
1981-1985	367,8	1,8	6,8	42,2	23,3	293,9	-

Как видно из таблицы, сущность изменений в видовом составе уловов сводится к переходу (начиная с 1961 г.) промысла от использования наиболее ценных представителей ихтиофауны Каспийского бассейна (осетровых, сельди, воблы и др.) к использованию менее ценных видов рыбы (килька), что повлекло за собой изменения в материально-технической базе рыболовства. Ее основу стал составлять крупный промысловый флот (с мощностью главного двигателя от 800 до 1160 л.с.), совмещающий процессы ю

добыче, обработке выловленной кильки и транспортировке готовой продукции в порт назначения. Рост крупного флота одновременно сопровождался с увеличением его мощности при сокращении общей численности судов. Так, в 1985 г. по сравнению с 1965 г. суммарная мощность флота возросла на 3%, энерговооруженность труда увеличилась на 10,4% при сокращении общей численности судов почти в 3 раза.

В настоящее время, кроме сейнеров, в составе рыбодобывающего флота Каспийского бассейна имеются среднетоннажные рыбодобывающие суда четырех типов: РДЭС "Д" типа "Дружба", РМС "З" (проекта 1361), РМС "К" типа "Каспий", РСМЗ проекта 1375, доля которых составляет 58,6% от общей численности флота.

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-производительным флотом.

В диссертации использование флота рассматривалось за 30 лет (1950-1985 гг.). При этом был сделан вывод о том, что изменения в материально-технической базе рыболовства Каспийского бассейна обусловили структурные сдвиги в видах лова - резко сократились уловы в прибрежной зоне и выросли уловы в открытом море. 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 1985 г. из всего улова 347 тыс.т было добыто рыбодобывающим флотом в открытом море 269 тыс.т или 78%.

Промыслово-производственный флот Каспийского бассейна работает в автономном режиме и имеет рейсовые задания на добы-

чу, обработку и доставку готовой продукции в порты назначения. По нашему мнению, такая организация промысла на Каспии положительно зарекомендовала себя и в перспективе должна остаться без изменений.

Как известно, в производственных объединениях, где рыболовство ведется в открытых водоемах, ведущей формой организации промысла является экспедиционный лов. При этом виде лова неизменным условием эффективности работы должно быть оптимальное соотношение между добывающим, обрабатывающим и транспортным флотом. Если перейти к этому виду лова в условиях Каспия, то необходимо по нашим расчетам иметь 180 ед. ПТС 225 л.с. или 95 ед. ТХС-300 л.с. при затратах на их содержание соответственно 26 и 24 млн.руб. При автономном режиме работы флота затраты на транспортировку составляют только 18 млн.руб. Поэтому содержать такое количество приемно-транспортного флота экономически нецелесообразно при рекомендуемом рыбохозяйственной наукой ежегодном объеме вылова кильки (без ущерба ее запасам) в размере 0,3 млн.т.

Анализ работы использования промыслово-производственного флота ВРПО "Каспрыба" показывает, что указанный флот при современном размещении имеет режимную мощность по добыче рыбы в объеме 350 тыс.т, а среднегодовая фактическая добыча составляет около 215 тыс.т или 61% от режимной мощности. Причины неполного использования производственной мощности флота изложены во второй главе.

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 (производительность) промыслово-производственного судна (флота) как производственной единицы, совмещающей процесс 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 (производительности) промыслового судна на добыче рыбы в общем виде может быть произведен по формуле:

$$M_{\text{гд}} = N_{\text{с}} \times K_{\text{л}} \quad (1)$$

где $M_{\text{гд}}$ - годовая производственная мощность по добыче в тоннах;
 $N_{\text{с}}$ - суточная мощность (норма суточного улова в тоннах);
 $K_{\text{л}}$ - 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:

$$M_{\text{дт}} = T_{\text{к}} \times N_{\text{с}} \quad (2)$$

где $M_{\text{дт}}$ - теоретическая мощность по добыче рыбы (в тоннах);
 $T_{\text{к}}$ - календарное время судна в судо-сутках (сутки, месяц, квартал, год);
 $N_{\text{с}}$ - норма суточного улова 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 (производительность) 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 (производительностью) 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:

$$M_{др} = T_{п} \times H_{с} \quad (3)$$

где $M_{др}$ - 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:

$$M_{др} = P_{по} \times H_{р} \quad (4)$$

где $M_{др}$ - режимная мощность по добыче рыбы (в тоннах);

$P_{по}$ - количество рейсов в порт;

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

Определенная таким путем 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 расчета режимной мощности по добыче рыбы при базировании флота в портах рекомендуется формула:

$$M_{др} = \sum_{i=1}^n M_{др_i} \times \pi_j \quad (5)$$

где $M_{др}$ - режимная мощность по добыче рыбы (в тоннах);

$M_{др_i}$ - режимная мощность по типам судов, базирующихся в i -м порту (в тыс. тонн);

π_j - количество судов данного типа в i -ом порту.

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 (производительностью) 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 периодам года и типам судов.

При правильном планировании добычи рыбы, выпуска готовой продукции промыслово-производственному флоту следует устанавливать объем добычи рыбы каждым судном исходя из нормативной мощности за любой период года.

При определении нормативной мощности (производительности) по добыче рыбы учитывают промысловое вооружение судна, межрейсовые стоянки, нормы на переходы, ремонт и нормы вылова на каждый тип судна по периодам года.

Для определения нормативной мощности на добыче рыбы флота по типам судов, базирующихся 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 (по формуле 6) и всего флота по аналогичной формуле (5).

$$M_{\text{дн}} = P \times N_p \quad (6)$$

где $M_{\text{дн}}$ — нормативная мощность по добыче рыбы (в тоннах);

P — количество рейсов в эксплуатационное время;

N_p — норма рейсового улова (в тоннах).

Нормативная мощность однотипных судов, базирующихся в разных портах, но работающих все периода 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 (Гоусань)	
	Режимная	Нормативная	Режимная	Нормативная	Режимная	Нормативная
РДЭС	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
ММЗ	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 РДЭС 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, ММЗ - на 0,17-0,18 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.	Мангыш- лакрьб- флот	Дагрыб- пром	Азербейб- 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
1985 ^X	30	29	31	30	29	35

^XСредне-годовые данные за 1981-1985 гг.

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 "Каспрыба" в целом

Календарное время на лову использовано лучше всех флотом производственного объединения "Туркменрыбпром", оно составляет 14

14 от 36-52%, а флот производственного объединения "Азербейбпром"

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 (организации труда судозакипажей, от квалификации и опыта работы судозакипажа, исправности судовых механизмов и т.д.).

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

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

Рыболовецкие колхозы Астраханской области очень далеко расположены от районов промысла (Пирсагат, Сальяны), 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 1985 г. при добыче флотом всех колхозов кильки около 63 тыс.т улов колхозами Астраханской области составил более 27 тыс.т или 44%.

Так как в ближайшем будущем сейнеры подлежат списанию, добыча рыбы должна базироваться на промыслово-производственном флоте. Экономически слабые рыболовецкие колхозы не в состоянии купить дорогостоящий современный среднетоннажный флот или арендовать его из-за отсутствия средств и квалифицированных кадров плавсостава. Поэтому промысел кильки могут осуществлять только экономически сильные колхозы. В связи с этим в диссертации обосновывается необходимость специализации экономически слабых рыболовецких колхозов на развитии прудового рыбовод-

ства в своих районах. В результате этого рыболовецкие колхозы только Астраханской области при специализации их на добыче ценных видов рыб в дельтах реки Волги и увеличения выращивания на промышленной основе прудовой товарной рыбы получают дополнительные валовые доходы более 4 млн.руб., в том числе чистый доход составит более 1 млн.руб.

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.

Снижение себестоимости добычи рыбы и выпуска готовой продукции на флоте способствует эффективное использование календарного времени судов на добыче рыбы, промыслового 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 рыбы, ее обработка, транспортировка готовой продукции. Вести правильный учет затрат и распределение их между добычей и обработкой рыбы, транспортировкой готовой продукции рыбодобывающих судов, базирующихся по отдельным объединениям,

очень важно, так как расходы средств и затрат времени флота на только 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 "Каспрыбы" предназначенных не только для добычи, но и для обработки рыбы, эксплуатационные 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, на наш взгляд, затраты должны составлять: по добыче - 32%, по обработке - 54%, по транспортировке - 14% от общей суммы эксплуатационных затрат.

Рекомендуемое распределение себестоимости по производственным стадиям 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 статьям затрат даже для

однотипных судов при одинаковых уловах рыбы. Это обусловлено многими факторами, например, техническим состоянием судна, укомплектованностью судозыпижа 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 промысловую разведку и обработку судов в портах.

Полное и наиболее эффективное использование флота и сырьевых запасов кильки в южных районах моря диктуют 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 устанавливать 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 промышленным флотом.

Рыбодобывающие флотские предприятия ВРЮ "Каспроба" 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 промышленном районе (южном Каспии) и флот всех рыбодобывающих предприятий независимо от места базирования работает в одном районе, в диссертации предлагается создание специализированного объединения флота рыбной промышленности Каспия "Каспробфлот" с подчинением ВРЮ "Каспроба".

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, сбыт, учет, работа с кадрами. Только производственное объединение должно иметь законченный бухгалтерский баланс и расчетный счет.

Специализированному производственному объединению "Каспробфлот" должны быть переданы все суда Астраханской базы морского лова, управления "Каспробфлот", флот производственного объединения "Дагрыбпром", управление "Мангышлакрьбхолодфлот", управление "Азербайджанрьбхолодфлот", управление "Туркменрьбхолодфлот".

На базе всего флота, передаваемого специализированному объединению "Каспробфлот", целесообразно создать, соблюдая отраслево-территориальный принцип, управления флотами на предприятиях производственных единиц объединения "Каспробфлот". При этом в Азербайджанской ССР, Туркменской ССР, Дагестанской АССР и в Астрахани будут базироваться управления "Азербрбфлот", "Туркменрьбфлот", "Дагрыбфлот", "Астраханрьбфлот" и "Астрахан-трансфлот".

Территориальные управления флота, находясь на незаконченном заводском хозяйственном расчете, должны иметь плановые задания по объему добычи рыбы, выпуску 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" "Азери-рыбфлоту", ММЗ проекта 1375 - "Туркменирыбфлоту", РМС "З" - "Дагрыбфлоту", РДОСы "Дружба" и "Моряна" - "Астраханьрыбфлоту", а приемно-транспортный и вспомогательный флот - "Астраханьтрансофлоту" 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 существующем размещении (факт. 1976-1985 гг.)		При рекомендуемом размещении					
	Режимная	Нормативная	Режимная	Нормативная	в том числе			
					Астрахань	Дагестан	Азербайджан	Туркменистан
РДОС	62,0	47,0	58,0	45,7	45,7	-	-	-
РМС "З"	67,0	53,5	65,0	52,3	-	52,3	-	-
РМС "К"	96,0	78,8	107,0	86,9	-	-	86,9	-
ММЗ	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 "Каспрыбфлот" 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 291,0 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 среднего суточного вылова (1976-1985 гг.) по типам судов составляет более 300 тыс.т, что соответствует рекомендациям рыбохозяйственной науки (более 300 тыс.т). Подтверждением этому являются данные таблицы 5.

Таблица 5

Объемы возможного улова рыбы при предлагаемом размещении флота по типам судов, исходя из среднего фактического вылова в сутки (1976-1985 гг.)

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

Как видно из таблицы 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, Гурьевской областей, следует отправлять железнодорожным транспортом, из рыбных портов Махачкалы и Баку, благодаря которому представляется возможность увеличения добычи рыбы рыбоморозильными судами РМС "З" более 3 тыс.т за год (за счет сокращения времени на переходы из района лова в г.Астрахань одного РМС "З" на 11 судо-суток за рейс).

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

1. 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 - эффективное использование материально-технической базы рыболовства.

В целях рационального использования сырьевой и материально-технической базы в диссертации методически обосновывается показатель производственной мощности промыслового судна по добыче рыбы с учетом промыслового вооружения судна, межрейсовых стоянок, нормативов на переходы, ремонт и норм вылова рыбы на каждый тип судна. Годовая производственная мощность и затраты времени непосредственно на лову (в % от годового времени) позволяют определить объемы вылова рыбы одной единицы, всего флота по типам судов и по районам базирования.

Внедрение в практику планирования производственной мощности в целом по флоту (а также и по типам судов) позволит повысить обоснованность плановых расчетов показателей добычи рыбы с учетом производственных мощностей флота и состояния сырьевой базы.

2. Анализ использования календарного времени показывает, что основной путь повышения эффективности работы связан с увеличением времени нахождения флота на лове рыбы, в районах с наибольшей ее концентрацией. Этого можно достичь в результате сокращения флотом времени на переходы, стоянки в портах и море.

В связи с этим в диссертации предлагается система органи-

зации ритмичной работы портов на основе внедрения плана-графика рациональной обработки судов при неравномерности их подхода.

В работе сделаны расчеты, свидетельствующие о том, что внедрение предлагаемой системы только по судам ЖМЗ проекта 1375 позволит за счет сокращения стояночного времени в каждом рейсе на одни сутки повысить добычу рыбы на 21 тонну и сократить непроизводительные расходы на сумму более 3 тыс. рублей.

Увеличение времени нахождения флота непосредственно на лову только на 1% (что составляет более 330 с/суток) позволит увеличить общий объем добычи рыбы в Каспийском бассейне на 5,0 тыс. т и дополнительно выпустить товарной продукции на 1,2 млн. рублей.

3. В работе рекомендуется затраты флота распределять по трем самостоятельным производственным процессам (стадиям): добыча, обработка и транспортировка готовой продукции до порта назначения. При этом затраты будут составлять: на добычу - 32, на обработку - 54, на транспортировку - 14% от общей суммы затрат по судам.

Рекомендуемое распределение себестоимости по статьям затрат (в отличие от действующего метода, учитывающего только распределение затрат между добычей - 52 и обработкой - 48%) будет способствовать более правильному их формированию и направлять коллективы на увеличение объемов добычи и выпуска продукции с наименьшими совокупными и удельными затратами.

4. В целях увеличения времени нахождения флота на лову в периоды наибольшей концентрации рыбы в районах промысла рекомендуются 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 обслуживания судов (СНТО) остановку судов продолжительностью 46-54 с/суток произ-

водить в весенне-летний период (нерестовый период). Расчеты показывают, что внедрение данного режима работы флота дает возможность увеличить годовую добычу рыбы более 40,0 тыс. т за счет увеличения времени на лову в периоды максимальной концентрации рыбы в районах промысла.

5. В целях повышения эффективности работы флота представляется целесообразным на базе существующих флотских предприятий создать бассейновое специализированное производственное объединение "Каспрыбфлот" с непосредственным подчинением ВРЮ "Каспрыба", а в районах базирования существующих флотских предприятий образовать специализированные из однотипных судов управления (производственные единицы) "Каспрыбфлота" на отраслево-территориальном принципе.

Специализация управлений флотами из однотипных судов и рекомендуемое их размещение позволит поднять производственные мощности по добыче рыбы среднетоннажным флотом ВРЮ "Каспрыба" на 12,0 тыс. т.

Специализированное объединение флотов на отраслево-территориальном принципе позволит оперативно решать комплекс вопросов эффективного использования всего флота бассейна, централизует управления, его деятельность примет более конкретный и целенаправленный характер при сокращенной численности управленческого персонала на 10%.

Внедрение рекомендуемых предложений позволит:

1. Довести годовую добычу рыбы среднетоннажным флотом до 300 тыс. т против достигнутой за последние годы 210-220 тыс. т.

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

3. Обеспечить повышение эффективности использования флота с годовым экономическим эффектом свыше 5 млн.руб.

Основные положения диссертации опубликованы в следующих работах:

1. Экономическая эффективность выпуска соленой кильки добывающими судами типа БЧС, СЧС в Каспии (Тр.Даг.Ф.АН СССР, вып.Махачкала, 1965), 0,8 п.л.

2. Пути дальнейшего развития и размещения килечного промысла Дагестана (Труды Даг.Ф.АН СССР, вып.10, Махачкала, 1971), 0,8 п.л.

3. Промыслово-производственный флот объединения "Дагрыба" и пути его эффективного использования (Труды Даг.Ф.АН СССР, интенсификация в промышленности и сельском хозяйстве ДАССР, Махачкала, 1978), 0,4 п.л.

4. Обработка мехового сырья из Каспийского тюления на добывающих судах. ж."Рыбное хозяйство" № 6: 1976, 0,2 п.л.

Подп. в печ. 23/IX 1986 г.
Объем 1,75 п.л. 1,3 уч.-над.л.

Формат 60x84 1/16 Тираж 100
Бесплатно Заказ 2029

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

