



Антарктический криль

**ТОЛЬКО ФАКТЫ,**

касающиеся статьи Гипрорыбфлота

«Увеличение экономического эффекта  
промысла криля»

---

*ЗАО "Русская пелагическая исследовательская компания"*

2011

---

✚ Относительно: ***Увеличение стоимости продукции на 40% за счет выпуска хитозана.***

а) Зарубежные исследования, выполненные в последние годы, позволили разработать методы и технологии для получения продуктов из криля с очень высокой добавочной стоимостью. Эти технологии уже работают и рынок готов покупать эти продукты, что доказано продажами продукции, которые только с одного судна в 2010г. достигли 56 млн. дол. США. Но это не предел. Норвежцы заявили, что новое судно для криля, к строительству которого они сейчас приступили, *будет выпускать продукцию, которая в 10 раз дороже крилевой муки.* И это только основная продукция, на выпуск которой на борту судна направляется весь выловленный криль. *То есть норвежцы предполагают, что увеличение стоимости составит минимум 1000% или в 25 раз больше предложения ГИПРОРЫБФЛОТА.*

✚ Относительно: ***Предполагаемого ГИПРОРЫБФЛОТОМ объема суточной добычи криля 100т/сутки.***

Зарубежные исследования, выполненные в последние годы, позволили разработать новые технологии добычи криля. Сегодня ведущим производителям на добыче криля доступна *суточная добыча 800т/сутки на судно и выше, то есть во много раз выше, предлагаемого ГИПРОРЫБФЛОТОМ в расчете на одно судно, и выше чем на всю предлагаемую ГИПРОРЫБФЛОТОМ флотилию судов из 5 единиц.* Важно, что эти технологии, в отличие от традиционной системы траления, дают возможность значительных устойчивых уловов на разреженных скоплениях криля, за счет чего существенно увеличивается промысловый период (это факт уже подтвержден норвежцами).

✚ Относительно: ***Планируемая ГИПРОРЫБФЛОТОМ окупаемость 10 лет. Экономически обоснованный вариант организации промысла криля с учетом капитальных вложений в добывающий флот, строительство порта, береговое производство и т.д.***

а) Сегодня уже доказанная норвежцами эффективность на промысле криля позволяет иметь сроки окупаемости многократно ниже предлагаемого ГИПРОРЫБФЛОТОМ.

б) Новые технологии добычи криля позволяют добывать и перерабатывать одним судном криля-сырца многократно больше, чем предлагает ГИПРОРЫБФЛОТ в расчете на одно судно, и даже больше, чем вся предлагаемая ГИПРОРЫБФЛОТОМ флотилия судов из 5 единиц.

в) Общеизвестно, что на промысле криля, а криль при использовании современных средств позволяет обеспечивать значительные объемы суточного вылова, экономическая эффективность работы судна определяется общим объемом вылова, и как следствие выпуском продукции (как и на любом другом подобном промысле). Эти показатели, в зависимости от общепроектных, технических, технологических решений и производственных характеристик рыбопромысловых судов, могут различаться у судов одинакового назначения до 5-8 раз в зависимости от концепции судна и заложенного уровня технических решений. В то время, как общий уровень затрат и построечная стоимость наиболее производительных судов выше не более чем на 50-70%. В этих условиях очевидно, что для массовых объектов



промысла при отсутствии ограничений на вылов, а к крилю это относится в полной мере, единственный путь значительного повышения эффективности - увеличение единичной производительности судна, за счет чего резко падает себестоимость производства единицы продукции.

г) Зарубежный опыт свидетельствуют, что современные средства и технологии позволяют обеспечить высокоэффективный промысел в открытом океане в автономном режиме. Ранее это было технически невозможно, в силу чего применялся исключительно экспедиционный промысел для работы в удаленных районах мирового океана.

д) Ни одна из успешно работающих сегодня на криле компаний не предполагает вложений в строительство портовых сооружений. Это нонсенс. Для размещения береговых производств используются имеющиеся порты, в частности, в свободных экономических зонах Аргентины, либо Уругвая. Практика также показывает, что береговые предприятия создаются в странах - потребителях конечной продукции, либо в странах, где это существенно снижает расходы на глубокую переработку. При этом транспортировка сырья не вызывает проблем, так как это уже продукты первоначальной переработки на борту судна и их объем существенно ниже исходного сырья.

✚ Относительно: **Задача по увеличению стоимости продукции, произведенной из одной тонны криля.**

Как показывает практика, задача увеличения стоимости продукции, произведенной из одной тонны сырья с одновременным ограничением объема добычи, не имеет экономического смысла при отсутствии ограничений на квоты, и особенно при олимпийской системе, которая действует на криле. Ведущие игроки идут по очевидному пути существенного увеличения вылова, который в сезон 2010г. уже достиг 100 тыс.тонн/судно за год. Одной из главных идей норвежцев являются *объемы* добычи и переработки.

✚ Относительно: **Общепроjektные и производственные характеристики судна, предлагаемого ГИПРОРЫБФЛОТОМ для добычи криля.**

а) Объем трюмов нового предлагаемого судна составляет 2300м<sup>3</sup>, в то время, как на действующих сегодня специализированных судах для добычи криля он уже достигает 8400м<sup>3</sup>, т.е. в 3,5 раза больше. Тенденция возможно большего увеличения объема трюмов является очевидной на этом промысле.

б) Анализ современных решений показывает, что предлагаемая ГИПРОРЫБФЛОТОМ силовая установка судна с одним главным двигателем мощностью 6-7 тыс. кВт не рациональна по комплектации и неоправданно завышена по мощности. При работе на промысле криля (основной вариант работы судна) эта мощность велика даже при использовании традиционной системы траления с подъемом крилевого мешка на борт судна. Предлагаемая установка совершенно неработоспособна при использовании системы непрерывного траления на промысле криля, когда необходимая для промысла мощность составляет всего 1,0 – 1,5 тыс. кВт. Как показывает практика, мощность предлагаемого двигателя завышена даже для варианта использования судна на промысле пелагических видов.

в) Предполагаемый ГИПРОРЫБФЛОТОМ объем производства мороженой продукции при работе на путасу составляет 50т/сутки, в то время, как современные суда подобных размеров могут иметь морозильные мощности

200-250т/сутки. Анализ обстановки с промышленными запасами путасу ставит под сомнение целесообразность совмещения его промысла с работой на криле.

г) Гипрорыбфлот предлагает выпуск 13-ти наименований продукции. Весь накопленный многолетний опыт работы судов на криле показывает, что при очень широком ассортименте выпуска продукции (много, но всего и по не многу) и малых объемах выпуска - это прямой путь к банкротству. Об этом свидетельствует прекращение и уход с промысла наших судов, украинцев, поляков и даже японцев, которые только одни вели промысел криля с самого начала его освоения и до 2011. Обанкротились американцы, которые позиционировали свое судно как судно, на котором используется в самом оптимальном варианте ВСЬ накопленный опыт промысла криля, и на котором они выпускали всего 8 наименований достаточно передовой продукции из криля. Они обанкротились не смотря на то, что некоторые виды выпускаемой ими продукции на международных выставках получали медали "За инновации и выпуск новой продукции", и они, например, первыми начали выпускать пищевой крилевый порошок, достаточно хорошо принятый рынком и с хорошим уровнем цены.