

# Отчет

4 апреля 2005 г.

## «Российский промысел трески/ перегрузки в море»

Отчет по состоянию на 2004 год





# **СОДЕРЖАНИЕ**

## **1. Введение**

### **1.1. Основание анализа**

### **1.2. Что изучалось?**

### **1.3. Квоты**

## **2. Анализ**

### **2.1. Рамки анализа**

### **2.2. Метод анализа**

#### **2.2.1. Расчет объемов рыбы**

#### **2.2.2. Суда-перевозчики, поставляющие рыбу в Норвегию**

### **2.3. Деятельность**

#### **2.3.1. Поставки рыбы в Норвегию**

#### **2.3.2. Поставки рыбы в Россию**

#### **2.3.3. Рыболовные суда, выгружающие рыбу непосредственно в третьи страны**

#### **2.3.4. Районы перегрузки рыбы**

#### **2.3.5. Районы транспортировки рыбы**

#### **2.3.6. Распространение вывозенных объемов.**

### **2.4. Российский промысел трески в 2004 году**

#### **2.4.1. Документированные объемы**

#### **2.4.2. Расчеты объемов, основанных на информации спутникового слежения и перегрузок**

### **2.5. Невыявленные данные и источники ошибок**

## **3. Заключение**

# 1. Введение

Данный отчет представляет оценку предполагаемого общего объема изъятия российской трески в 2004 году. Анализ основывается на более достоверной документации (он более точен), чем исследования предыдущих лет в области анализа результатов спутникового слежения. Прделана большая работа по рыболовству, по сбору документации от российских рыболовных и транспортных судов в 2004 году как со сторны Береговой охраны Норвегии, так и со стороны региональных подразделений Директората.

Помимо анализа спутникового слежения, данное исследование в большой степени базируется на документации, собранной и разработанной Береговой охраной. На сегодняшний день не представилось возможным обработать и систематизировать весь объем документации, полученной от региональных подразделений Директората по рыболовству.

## 1.1 Основание анализа

С 2002 г. проводятся ежегодные исследования вероятного российского изъятия трески. Помимо этого, проводился полугодовой анализ ситуации до середины июля 2004 г., который сделал заключение, что деятельность находится на том же уровне, как на тот же период 2003 г. Исследование указывает на объемы и далее служит основанием для национального анализа риска.

## 1.2 Что изучалось?

Важно было установить уровень деятельности по перегрузкам рыбы, а также сделать оценку объемов рыбы, поставленной непосредственно с рыболовных судов в Россию и третьи страны, помимо количества рыбы, поставленной в Норвегию.

Установление объемов перегрузочной деятельности и непосредственных поставок рыбы рыболовными судами основывается как на собранной информации по перегрузкам и выгрузкам, так и на результатах спутникового слежения. Информация по перегрузкам и выгрузкам, которая обработана и проанализирована по январь 2005 г, основывается на инспекциях судов Береговой охраны и частично на инспекциях, проведенных региональными подразделениями Директората по рыболовству. Добавилась дополнительная информация, особенно из региональных подразделений, которая на сегодняшний день еще не рассмотрена. Тем не менее мы считаем, что материалы, использованные в данном анализе, достаточны для того, чтобы дать возможное представление об объемах вышеуказанной деятельности.

Что касается спутникового слежения, на сегодняшний день наблюдается прогрессивное развитие по сравнению с анализом 2002 года. По сравнению с предыдущими годами, сейчас имеются данные спутникового слежения за весь год, отслеживаются также заходы и уходы судов по всей экономической зоне Норвегии (НЭЗ) и, таким образом, включается деятельность до и от Мурманска и севернее 66 градусов с.ш., что ранее являлось крайней точкой слежения. Касательно спутникового слежения до и от Мурманска, то регистрировалась лишь деятельность, осуществляемая через НЭЗ, но не деятельность до и от серой зоны и анклава.

С помощью анализа на уровне отдельного судна зрарегистрировано следующее:

- 197 российских рыболовных судов зарегистрированы в качестве участников в тресковом промысле в 2004 г.
- 60 судов оперировали в качестве судов-приемщиков и судов-перевозчиков трески в Баренцевом море и перевозили рыбу в третьи страны через НЭЗ. 12 из этих судов плавают под флагом удобства.
- Из этих 197 судов 147 рыболовных судов однажды или несколько раз перегружали рыбу на вышеуказанные 60 транспортных судов.
- Из этих 197 судов 92 рыболовных судна однажды или несколько раз сами перевозили и поставляли треску в другие страны помимо Норвегии. Эта информация базируется на данных спутникового слежения.
- Из этих 197 судов 137 рыболовных судов поставили рыбу в Норвегию или непосредственно, или, в отдельных случаях, через транспортные суда.
- Зарегистрированы 174 случаев перегрузки рыбы с зарегистрированными/документированными объемами трески.

Наблюдается тенденция общего роста во всех областях по сравнению с 2003 годом. Особо можно отметить, что наблюдался рост количества зарегистрированных российских рыболовных судов со 180 до 197. Эти цифры базируются на судах, которые выгружали или перегружали треску. По некоторым из этих судов зарегистрированы относительно небольшие объемы. По 25 судам зарегистрировано менее 100 тонн, самый низкий зарегистрированный объем – 7 тонн.

Наблюдается также небольшой рост в количестве транспортных судов под флагом удобства по сравнению с 2003 годом. Этот рост, однако, не обязательно указывает на фактическое увеличение количества судов, а может объясниться ростом наблюдаемых и проверенных судов.

Рост количества рыболовных судов, которые сами могли бы транспортировать треску в третьи страны может быть фактическим, но может также объясняться и тем обстоятельством, что в данном анализе проведена спутниковая регистрация большей географической территории.

### 1.3 Квоты

Норвегией и Россией установлен общий допустимый улов (ОДУ) трески в Баренцевом море в объеме 486 000 тонн. Россия имеет коммерческую квоту в объеме 192 600 тонн (включая научные квоты). Дополнительно Россия может изъять 20 000 тонн Мурманской трески. Общая российская квота в 2004 г., следовательно, составляет **212 600 тонн трески**.

## 2. Анализ

Цель анализа – установить фактический объем российского изъятия трески в 2004 г. на основании поставок в Норвегию, перегрузок и непосредственных вывозов трески в третьи страны и сравнить эти количества с российской квотой в объеме 212 600 тонн.

## 2.1 Рамки анализа

Контрольная группа (представители Контрольной секции Директората по рыболовству Норвегии и Северного отряда Береговой охраны Норвегии) с помощью анализа допустимых источников должны прежде всего работать над установлением объема общего российского изъятия трески в 2004 г. Модель поведения российского рыболовного флота (судов-перегрузчиков и рыболовных судов) должна быть выявлена. Изменения должны быть, по возможности, указаны и описаны.

## 2.2 Метод анализа

Было решено продолжить метод предыдущих лет, с точки зрения установления возможного количества российского изъятия трески методом сбора, разработки и анализа информации, относящейся к делу.

Собрана следующая информация:

- Данные по выгрузкам от регистра SLULES<sup>1</sup>.
- Документация перегрузок и поставок в другие государства с помощью контроля российских рыболовных и транспортных судов в портах и в море.
- Информация спутникового слежения, показывающая деятельность российских рыболовных и транспортных судов. Слово *деятельность* в данном случае означает транспортировку трески в ЕС, Россию (Мурманск и Архангельск) и другие точки.
- Обзор заходов актуальных судов под флагами удювства в третьи страны в течение 2004 г.
- Обзор судов с квотами и лицензиями в районе NEAFC<sup>2</sup> (НЕАФК).

### **Информация обработана и систематизирована в формате Excel.**

Журнал спутникового слежения содержит даты и время, информацию о заходе судна в зону или о его выходе оттуда, а также о направлении плавания судна. «Направления» было решено разделить на четыре части: Мурманск, Юго-Запад, Английский канал и Дания/Балтийское море.

Было существенно избежать приписывания трески судам, которые возят пелагическую рыбу. Особенно в сезоны сельди и мойвы суда вывозят пелагическую рыбу на европейский континент. В анализе мы основываемся на данных лишь по тем судам, которые по нашему предположению, транспортируют донные виды рыб.

Далее, некоторые суда имеют собственные квоты морского окуня (около 30 000 тонн) и пикши (7 000 тонн) в районе НЕАФК, которые они выбирают в Ирминговом море и на западе от Шотландии. Мы получили обзор судов, имеющих подобные квоты, и этим судам не насчитывались объемы рыбы при выходе из НЭЗ. Предполагалось, что они покидают зону по причине выборки наделенной квоты НЕАФК. Это распространяется на случаи, когда спутниковое слежение показывает, что суда плывут в юго-западном направлении и

---

<sup>1</sup> Регистр Заключительных квитанций выгруженной рыбы Директората по рыболовству

<sup>2</sup> North East Atlantic Fisheries Commission

отсутствуют слишком длительный период времени. Судам, выходящим в канал Ла-Манш и отсутствующим несколько дней, выделены объемы согласно методу.

## 2.2.1 Расчет объемов рыбы

В тех случаях, когда нет документированной информации об объемах рыбы на борту судна, судну, транспортирующему рыбу, как и в предыдущие годы, выделяли расчитанный объем<sup>3</sup>. Исходили из тоннажа каждого судна, согласно данным, сообщенным в заявлении судна о выделении лицензии. Нет информации о тоннаже по судам, плавающим под флагом удобства (всего 12 штук). Для установления тоннажа для этих судов мы основываемся на объемах, указанных в коносаментх 2004 г., а также на опытных данных 2002 и 2003 годов.

Для расчета круглого веса обезглавленной/потрошенной трески применяется переводной коэффициент 1,5. В калькуляциях предыдущего года применяли этот коэффициент, потому что вышеуказанный продукт составляет большей частью рыбу, вывезенную на европейский континент. Однако известно, что вывозятся и другие продукты, как, например, филе. В расчетах этого года поэтому решили более подробно провести анализ степени переработки той трески, которая вывозится на континент как по отношению к транспортным, так и к рыболовным судам.

Таблица, представленная ниже, дает обзор коэффициентов и расчетов, использованных в качестве основы для калькуляции максимальной грузоподъемности, пересчитанной в тоннах рыбы круглого веса.

Следующие расчеты лежат в основе:

Вал. тоннаж	Нетто рег. тоннаж	Нетто грузоподъемим. рыбы	Круглый вес рыбы
983 тонны	983 тонны x 0,6 = 590 тонн  (коэфф. = 0,6)	590 тонн x 0,6 = 354 тонн  (коэфф. штивки = 0,6)	354 x 1,5 = 531 тонна

Таблица 1 – показывает пример расчета макс. грузоподъемности рыбы круглого веса, если переводной коэффициент 1.5 может быть применен по всем видам рыбы.

В заявлении о выделении лицензии пароходство сообщает о валовом и нетто регистровом тоннаже своих судов. В случаях, когда нетто рег. тоннаж не сообщается, валовый тоннаж умножают на 0,6, что дает соотношение между валовым и нетто регистрованным тоннажом. Далее умножают нетто рег. тоннажа коэффициентом штивки (0,6) для того, чтобы исключить все углы и шкафы и установить нетто грузоподъемности. Потом нетто грузоподъемности умножается на коэффициент 1,5 для установления объема в круглом весе. Для судна, указанного в таблице выше, следовательно, установлена (макс.) грузоподъемность круглого веса (обезглавленной/ потрошенной) рыбы на 531 тонну.

В анализах 2002 и 2003 годов мы основывались на опытных данных, указывающих на то, что суда на 90 % загружены, и что 80 % груза является треской. Из нижеследующего расчета выходит: 531 тонн x 0,9 (груз) x 0,8 (треска) = 382 тонны. Судну данного примера, следовательно, насчитывается 382 тонны трески круглого веса, если отсутствует полная информация.

<sup>33</sup> См. рапорт 2002 г., п. 2.2.1 «Грузоподъемность»

Если судно вышеуказанного примера везет филе трески вместо обезглавленной, потрошенной трески, расчет получается слишком низким, так как судно может провозить намного больше «круглого веса», если оно загружено филе. Когда суда загружают филе, можно умножать нетто грузоподъемности (нетто грузового тоннажа) на, например, 3,25, и вышеуказанному судну таким образом насчитывается (макс.) грузоподъемность в круглом весе 1 151 тонна по сравнению с 531 тонной с коэффициентом 1,5.

В данном анализе поэтому проводили расчеты для установления среднего коэффициента, который учитывал бы все виды продукции при условии, что судно на 90 % загружено. Эта часть исследования не включает суда, которые ходят непосредственно на континент с рыбой или рыбу, которая ввозится в Мурманск. (См. ниже).

В общей сложности зарегистрированы 174 случая перегрузки в 2004 г. Из этих 54 случая, когда можно констатировать, что в наличии имеется документация, указывающая вес груз судов на данном рейсе (основано на грузовых документах и информации спутникового слежения, сопоставленной с последним моментом перегрузки).

Анализ этих 54 случаев показывает, что расчет с 90 % загруженности и из этого 80 % трески с коэффициентом 1,5 дает слишком низкую оценку транспортированного объема рыбы. Причина в том, что в нескольких из этих случаев транспортируется филе трески, где судам неправильно насчитан переводной коэффициент в 1,5. Основываясь на этих случаях получается, что коэффициент, в среднем, должен составлять 1,75 а не 1,5. Помимо этого, оказывается, что состав трески 80 % является слишком заниженным расчетом. Средняя доля трески в грузах составляет 90 % , а не 80 %.

По этой причине решили при расчетах объемов основываться на двух альтернативах: и на том, что транспортные суда на 90 % загружены рыбой с переводным коэффициентом 1,75, где 90 % груза является треской, и что транспортные суда на 90 % загружены рыбой с переводным коэффициентом 1,5, где 80 % груза является треской (как в 2003 году). Таким образом учитывается, что могут быть транспортированы и другие продукты, помимо обезглавленной потрошенной рыбы. Что касается рыболовных судов, мы решили продолжать расчет на 90 % загруженности, где 80 % груза является треской.

В анализе 2003 года были проведены два типа расчетов для установления объемов вывезенной рыбы. Помимо вышеуказанного расчета – 90/80 – был использован расчет, который смог бы учитывать возможные сезонные вариации.

Касательно расчетов, которые учитывают сезонные вариации, проведены новые исследования, основанные на собранной информации в течение трех последних лет. Исследования показывают, что нет оснований для предположений о том, что суда, перевозящие груз на континент транзитом, возят меньшие объемы рыбы в отдельные периоды года, чем в другие. Бывают периоды, когда можно констатировать, что промысловая деятельность несколько ниже, особенно это наблюдается летом, и это подтверждается тем фактом, что в этот период обычно объемы поставок рыбы в Норвегию меньше. В результате заниженной промысловой деятельности судам, которые транспортируют рыбу, требуется более длительный срок для заполнения своих трюмов.

#### Расчет: Мурманск/Архангельск

Касательно рыбы, которую ввозят в Мурманск, проведен анализ для установления максимально точного объема поставок рыбы в этот порт. Есть основания предполагать, что в объеме рыбы, ввозимой в Мурманск/Архангельск содержится меньше трески, чем в



случаях, когда эти суда идут на континент. Нередко те же самые суда, которые следуют в направлении Мурманска, плавают и в направлении континента.

Путем анализа спутникового слежения зарегистрировано 57 случаев из 326, когда транспортные суда, выходящие из НЭЗ, плывут в направлении Мурманска. Из этих 57 случаев, в 33 случаях зарегистрированы перегруженные объемы рыбы. Ссылаясь на информацию, собранную путем инспекций, имеются основания снизить расчеты объемов трески в тех случаях, когда судно следует в направлении Мурманска. Анализ указывает на то, что лишь 10 % той трески, которая перегружается, идет в Мурманск. Судам, следующим в направлении Мурманска, следовательно насчитывается только 10 % рассчитанного объема трески, при условии, что суда на 90 % загружены и что 80 % груза является треской. Опыт показывает, что треска, которая транспортируется в Мурманск, заморожена и обезглавлена/выпотрошена, и что большая доля груза состоит из побочных продуктов.

#### Расчет: Рыболовные суда

По рыболовным судам, которые сами возят рыбу на европейский континент, проделана работа по регистрации движения и деятельности этих судов до того, как они покидали НЭЗ. Этот анализ существенен во избежание насчитывания судам слишком больших объемов. Слово *регистрация* в этом случае означает, что отмечается, перегрузило ли или выгрузило ли судно треску в Норвегии до того, как оно покинуло НЭЗ. В случаях, когда судно перегрузило треску или выгрузило ее в порту Норвегии, этот объем вычисляется из расчетного объема.

### **2.2.2 Суда-перевозчики, поставляющие рыбу в Норвегию**

В этом анализе учтено, что часть перегруженного объема следует и в Норвегию, а, следовательно, учитывается в норвежской статистике выгрузок. Перегруженные объемы сопоставлены с поставками в портах Норвегии. Особенно в губернии Мёре и Ромсдал выгружается российская рыба, ранее перегруженная в море. Все заключительные квитанции проверены с целью установления того, транспортными ли судами выгружена рыба. В общей сложности в губернии Мёре и Ромсдал выгружено 3 500 тонн трески.

### **2.3 Деятельность**

На основании информации от спутникового слежения можно сделать вывод, что деятельность, связанная с транспортировкой из Баренцева моря в третьи страны не изменилась по сравнению с деятельностью 2003 год. Наблюдалась новая тенденция в 2003 году, а именно, что рыболовные суда в возрастающем количестве сами транспортировали рыбу. Эта тенденция продолжилась и в 2004 году.

#### **2.3.1 Поставки рыбы в Норвегию**

Объем поставок российской трески в Норвегию снизился с 70 775 тонн круглого веса в 2003 году до 65 774 тонн в 2004 году. Объем выгрузок в Норвегии немного увеличился к концу осени 2004 года.

### **2.3.2 Поставки рыбы в Россию**

Данные по выгрузкам рыбы в Россию в 2004 году неизвестны. Данные по 2002 и 2003 годам указывают на то, что в Мурманск выгружается порядка 20 000 – 30 000 тонн трески круглого веса. Далее было отмечено, что часть трески, выловленной российскими судами, выгружается в Санкт Петербурге и Архангельске.

### **2.3.3 Рыболовные суда, выгружающие рыбу непосредственно в третьи страны**

Российские рыболовные суда, в основном, поставляют свой улов, следующий на европейский континент, с помощью транспортных судов. Все возрастающее количество рыболовных судов, тем не менее, поставляют свой улов непосредственно в третьи страны; особенно много выгружается в Великобритании и в Дании. На сегодняшний день можно констатировать, на основании коносаментов и заключительных квитанций, что российскими рыболовными судами поставлено минимум 10 000 тонн непосредственно в третьи страны.

Документированные объемы поставок в третьи страны вырастут по мере анализа материалов, поступающих после января 2005 года. Документация подтверждается результатами спутникового слежения, показывающими, что рыболовные суда еще несколько раз плавали на континент. Расчеты показывают, что рыболовные суда сами могли бы выгрузить до 50 000 тонн трески круглого веса непосредственно в третьи страны.

### **2.3.4 Районы перегрузки рыбы**

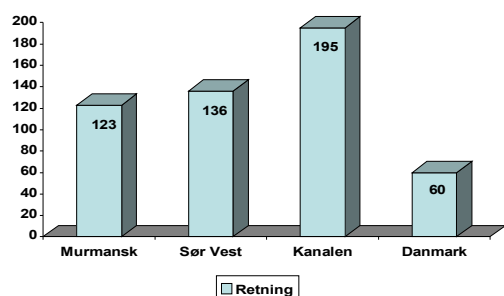
Опыт последних лет указывает на то, что районы перегрузочной деятельности варьируются. Большая часть деятельности происходит в районах Медвежьего острова и в серой зоне. В 2004 году, однако, наблюдалась тенденция к тому, что значительная часть перегрузок имела место в анклаве. Особенно суда под флагом удобства оперировали в анклаве.

### **2.3.5 Районы транспортировки рыбы**

В данном анализе отмечены всего 514 случая, когда суда, включая рыболовные суда, транспортируют рыбу в третьи страны.

Подавляющая часть судов следуют в направлении канала Ла-Манш. Суда, таким образом, могут выбрать направление на Великобританию, Голландию, Германию, Испанию и Португалию. Если суда следуют в направлении юго-запада, они тоже, по всей вероятности, могут идти в Великобританию, а также в Исландию, Фарерские острова, а, в некоторых случаях, и в Канаду. Большое количество судов, следующих в направлении Мурманска, объясняется тем, что значительная часть этих судов являются рыболовными судами.

## Транспортная деятельность

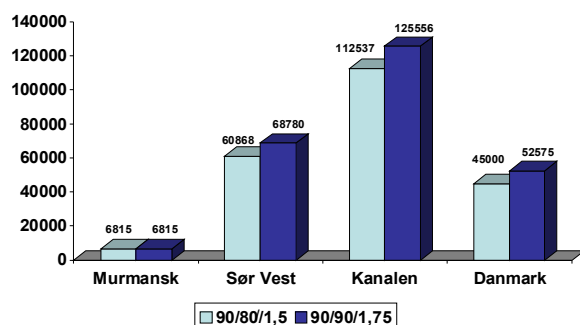


Иллюстр. 2: Показывает куда возится треска

### 2.3.6 Распространение вывезенных объемов

В общей сложности, порядка 225 000 – 254 000 тонн трески круглого веса могли быть транспортированы в Россию и в третьи страны. Самые большие объемы следуют в направлении канала Ла-Манш и юго-запада. В анализе описывается относительно небольшой объем, который ввозится в Мурманск, скорее всего слишком малое количество, если полагаться на информацию, полученную от российских властей за последние годы.

### Транспортированный объем, в тоннах



Илл. 3: Показывает вероятн. объем трески в Россию/3-и страны

## 2.4 Российский промысел трески в 2004 году

### 2.4.1 Документированные объемы

Согласно регистру заключительных квитанций в Норвегии выгружено немного более 65 774 тонн круглого веса. На основании полученных коносаментов пока можно документировать, что 68 000 тонн вывезено в третьи страны, или путем перегрузок, или непосредственно. Эта информация базируется, в основном, на данных, собранных Береговой охраной. Работа над сопоставлением и анализом документации, собранной региональными подразделениями, повлечет за собой увеличение документированных объемов.

Что касается коносаментов, контрольные органы зависимы от информации, полученной во время проведения контроля. Есть реальная опасность того, что информация об объемах рыбы замалчивается в целях сокрытия возможного нелегального промысла.

#### **2.4.2 Расчеты объемов, основанных на информации спутникового слежения и перегрузок**

Если основываться на расчетах, которые базируются на предположении, что суда на 90 % загружены, и что 80 % груза является треской с переводным коэффициентом 1,5, можно рассчитать российский промысел на уровне минимум в **292 000 тонны** трески (включая выгрузки в Норвегию). Это составляет перебор квот в размере 79 000 тонн.

Если основываться на расчетах, которые базируются на предположении, что транспортные суда на 90 % загружены и что 90 % груза является треской с переводным коэффициентом 1,75, российский промысел рассчитывается на уровне минимум в **320 000 тонны** трески (включая выгрузки в Норвегию). Это составляет перебор квот в размере 107 400 тонн.

В 2003 году российский перебор квот, основанный на расчете 90/80, оценивали в 115 000 тонн трески круглого веса, базирясь тогда на переводном коэффициенте только 1,5, тогда как с тем же коэффициентом в 2004 году перебор квот оценивали в 79 400 тонн круглой трески. Это сокращение на 35 600 тонн круглой трески с 2003 до 2004 года может объясняться фактическим спадом промысла. Информация от СМИ описывает сокращенную деятельность по сравнению с 2003 годом.

Спад также может объясняться тем, что анализ, проведенный в 2004 году, выполнен более тщательно. Особенно, принимая во внимание сбор актуальной информации об объемах, поставленных в Мурманск/Архангельск, а также, тот факт, что рыболовным судам, имеющим квоты в НЕАФК, не был засчитан объем рыбы, при выходе из НЭЗ в направлении других актуальных зон.

Есть основание предполагать, что расчеты, где мы базиремся на процентной ставке 90/80, могут быть занижены, имея в виду, что мы располагаем информацией о том, что перегружается значительная доля филе. Как показывают новые расчеты, основанные на переводном коэффициенте 1,75, фактический объем может оказаться на 10 % выше. Новые расчеты основаны на 54 из 174 случаев перегрузок, что составляет 31 %. См. п. 2.2.1

#### Промысловая производительность

Как описано выше, зарегистрировано 197 российских рыболовных судов, участвовавших в промысле трески в 2004 году. Для 25 из них рассчитаны относительно небольшие объемы, что может указывать на то, что некоторые из них вылавливали треску в качестве прилова. Если основывать свои расчеты на общем количестве рыболовных судов в 170 единиц, можно, ссылаясь на вышеуказанные расчеты, получить вероятный объем изъятия рыбы этими судами в 2004 году.

Известно, что у некоторых судов до 300 промысловых суток в году, а у других лишь около 100. Если основываться на том, что в среднем у судов 200 промысловых суток, получается следующий расчет:

$$292\ 000 \text{ тонн} / 170 = 1718 / 200 = 8,6 \text{ тонн}$$

$$320\ 000 \text{ тонн} / 170 = 1882 / 200 = 9,4 \text{ тонн}$$

Расчет показывает, что российское рыболовное судно могло выловить в районе 8,6 и 9,4 тонн трески в 2004 году. Это мы считаем реалистичным расчетом средней суточной производительности российского судна. Расчет оценивается как консервативный, принимая во внимание, что отдельные суда могут вылавливать порядка 40 – 50 тонн в сутки.

## **2.5 Невыявленные данные и источники ошибки**

До сих пор существует большая неопределенность по поводу судов под флагом удобства, транспортирующих рыбу из Баренцевого моря на европейский континент. На этих судах не установлено оборудования спутникового слежения, и следовательно, можно опасаться, что некоторые объемы трески остаются неучтенными.

В данный момент официальными данными по количеству выгруженной в Россию трески мы не владеем.

Принимая в расчет то, что районы перегрузок в большей степени изменились и теперь расположены в серой зоне и анклав, объемы рыбы могли быть неучтенными, так как российские суда в этих районах не подвергаются спутниковому слежению.

Был выработан последовательный подход, заключающийся в том, что все суда, которые, по нашему предположению, транспортируют пелагическую рыбу, не включаются в анализ. Бывает, однако, что пелагические транспортные суда также возят треску и другую белую рыбу. В этой связи можно отметить некое транспортное судно, которое в 2004 году несколько раз выходило из НЭЗ в направлении Дании и, по всей вероятности, следовало в балтийские страны. Данное судно было проверено Береговой охраной в конце 2004 года, когда было констатировано, что судном было принято 1889 тонн трески (общий груз на борту составил 1990 тонн). Этот объем трески учтен в анализе, но данное судно следовало в направлении Дании еще четырежды в 2004 году. В этих случаях было решено не насчитывать судну объема рыбы.

Это показывает, что могут быть и невыявленные данные, касательно транспортировки трески транспортными судами, которые традиционно возят пелагическую рыбу.

## **3. Заключение**

На основании рассчитанных объемов рыбы, сопоставленных с известными объемами, мы оцениваем, что российский промысел в 2004 году составил от 292 000 до 320 000 тонн трески круглого веса. Это составляет рассчитанный перебор квот в размере от 80 000 до 107 000 тонн.

На основании того же метода анализа за последние два года, исследования указывают на фактическое сокращение перебора квот с 2003 до 2004 года.