

FISH NEWS

Д а й д ж е с т



ИЗДАНИЕ МЕДИАХОЛДИНГА FISHNEWS

16+

www.fishnews.ru

4 (130) апрель 2021



Рыбу уважают,
но не едят

Ни судна,
ни инвестквот –
что дальше?

Рыба выбирает
простые дороги

Результаты
рыбоводов
превысили
ожидания

стр. 5

стр. 6

стр. 10

стр. 17

КОЛЛЕГИЯ РОСРЫБОЛОВСТВА: КАК ОТРАСЛЬ ОТРАБОТАЛА 2020 ГОД

Руководитель Росрыболовства Илья ШЕСТАКОВ на расширенном заседании коллегии ведомства в Светлогорске рассказал о результатах 2020 г. и планах по регулированию в отрасли.



ранее рассчитали свои производственные силы», – отметил Илья Шестаков.

НАПОЛНЕНИЕ РЫНКА

Потребление рыбы и рыбопродуктов в домашних хозяйствах страны, из расчета в среднем на потребителя в год, ожидается на уровне 22,2 кг, сообщил глава Росрыболовства со ссылкой на данные Росстата. Это на 1,4% выше показателя 2019 г.

По оперативным данным Росстата, за прошлый год произведено 4,257 млн тыс. тонн рыбы переработанной и консервированной и морепродуктов. Рост по сравнению с показателем 2019 г. составил 0,4%.

Правда, структура произведенной продукции не претерпела серьезных изменений. Порядка 70% приходится на долю продукции с относительно низкой добавленной стоимостью. Росрыболовство рассчитывает, что изменить ситуацию позволит программа инвестиционных квот вылова и другие меры господдержки.

Поставки на зарубежные рынки в натуральном выражении выросли на 5,6% и составили 2,237 млн тонн. Однако в денежном выражении экспорт просел на 1,7%. В отраслевом ведомстве такое снижение связали в том числе с пандемией коронавируса.

Импорт рыбы и морепродуктов, по данным Росстата, снизился на 41 тыс. тонн, или на 6,4%, и составил 599 тыс. тонн. В денежном выражении показатель также оказался меньше, чем в 2019 г., – 2,066 млрд долларов (–5%).

СКОЛЬКО ПОЙМАЛИ

В прошлом году российские рыбаки добыли 4,971 млн тонн водных биоресурсов – это практически соответствует показателю 2019 г., отметил Илья Шестаков. Основные уловы пришлись на Дальневосточный бассейн: освоено 3,57 млн тонн – на 4,2% выше уровня предыдущего года. Глава ведомства обратил внимание на рост объемов добычи пелагических объектов – практически до 400 тыс. тонн. Это почти 180% к уровню предыдущего года.

В Северном бассейне уловы составили 492 тыс. тонн, что несколько ниже уровня предыдущего года. В Азово-Черноморском бассейне – 68,5 тыс. тонн. Западный бассейн вышел на третье место по объемам добычи: выловлено 83,2 тыс. тонн (+6% к уровню 2019 г.).

«Радуют также показатели Волжско-Каспийского бассейна – практически 82 тыс. тонн. С прибавкой почти 10%. В 2020 году возобновлен про-

мышленный лов кильки, и здесь сразу же хочу сказать, что важно очень бережно относиться к восстанавливающимся запасам и не допустить их перелома», – подчеркнул Илья Шестаков.

ЛОСОСЮ – ОСОБОЕ МЕСТО

Отдельно руководитель ведомства остановился на результатах лососевой путины. Объем добычи в прошлом году составил только 300 тыс. тонн. Научные прогнозы не оправдались, и это требует серьезного анализа, особенно в части изменения подходов к прогнозированию, обратил внимание глава Росрыболовства.

Он напомнил, что решено увеличить объемы финансирования ресурсных исследований по лососям на 2021 г. Также сейчас обсуждается комплексная программа исследований до 2025 г. «Надеюсь, что эти меры позволят нам увеличить точность прогнозов начиная уже с этого года, с тем чтобы рыбаки за-



ЗА ЭТИ ГОДЫ FISHNEWS СТАЛ НАШИМ ДОБРЫМ ДРУГОМ

Уже 15 лет корреспонденты и редакторы Fishnews освещают все события в стране, касающиеся рыболовства и аквакультуры. Оперативно выпускают новости, подробные репортажи, аналитические статьи и интервью с участниками нашей отрасли.

На мой взгляд, главное, чем импонирует работа редакции – это отсутствие попыток навязать безапелляционную точку зрения на те непростые процессы и явления, которые происходят в рыбохозяйственном комплексе. Практически по всем вопросам, зачастую весьма острым и дискуссионным, сохраняется пространство для диалога и аргументации, а позиции заинтересованных сторон раскрываются в интервью и комментариях.

Еще одно важное качество – это професси-

ональная дотошность и даже вездливость журналистов, пишут ли они о проблемах, с которыми сталкиваются рыбоводы средней полосы и южных регионов России, крупные рыбопромышленные холдинги Севера и Дальнего Востока, предприятия марикультуры на Сахалине и в Крыму.

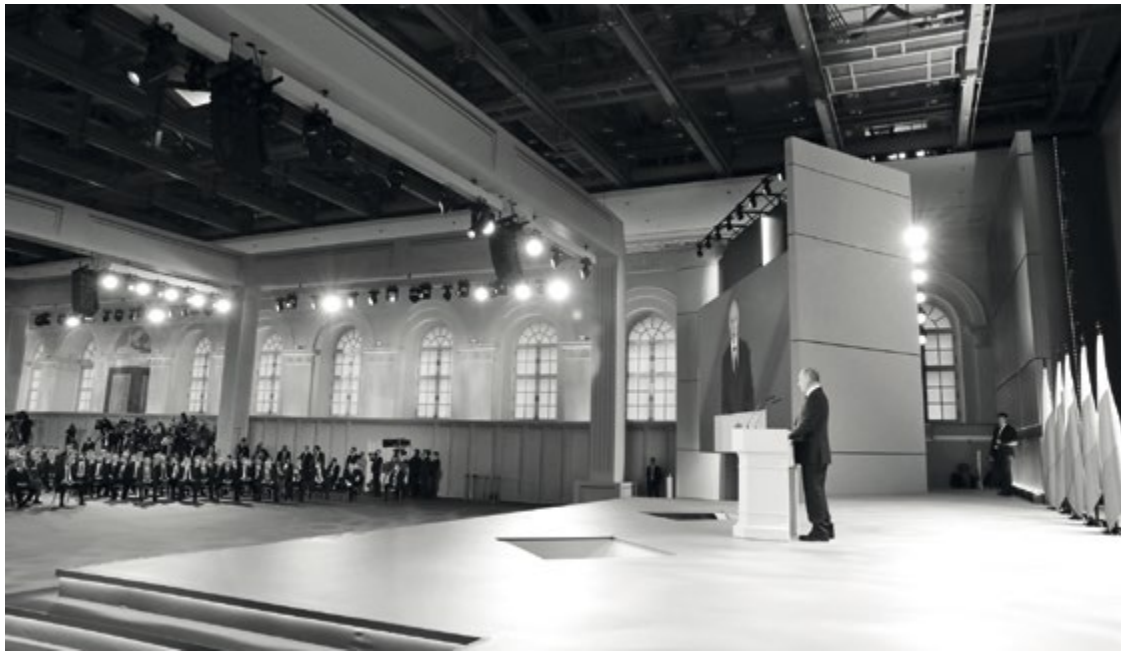
Сотрудники Fishnews берутся за самые сложные заковыристые темы, стараются максимально разобраться в ситуации, умеют задавать чиновникам неприятные вопросы и добиваться прямых ответов. И доносить чаяния наших предприятий, работодателей, бизнеса до широкой общественности и государства.

Поздравляю вас, друзья! Так держать!

Василий ГЛУЩЕНКО,
председатель правления
Ассоциации «Росрыбхоз»

Владимир ПУТИН ПРИЗВАЛ К ЗАЩИТЕ И ПООЩРЕНИЮ ИНВЕСТИЦИЙ

В послании Федеральному Собранию президент Владимир ПУТИН заявил о необходимости продолжения настройки механизмов защиты частных инвестиций. Он также отметил, что нужно «наращивать набранный темп» в реформе госконтроля.



Президент в своем послании Федеральному Собранию 21 апреля остался верен традиции и уделил большое внимание вопросам улучшения делового климата в стране.

Владимир Путин отметил, что в прошлом году на поддержку экономики были направлены «беспрецедентные ресурсы». «В том числе за счет льготных кредитов на выплату зарплат сохранили свыше 5 млн рабочих мест. Обращая внимание, эта программа сработала», – заявил президент.

Он подчеркнул, что государство продолжит поощрять предпринимательскую инициативу и стимулировать частные инвестиции.

«В прошлом году мы вдвое – с 30 до 15 процентов – снизили страховые взносы для малого и среднего бизнеса. Это решение будет применяться на постоянной основе, пересмотру не подлежит. Поручаю правительству в течение месяца представить дополнительные предложения по поддержке малого и среднего предпринимательства. Включая меры налогового стимулирования, доступные кредиты, расширение сбыта продукции. В том числе за счет закупок со стороны крупных госкомпаний», – поставил задачу Владимир Путин.

Президент обратил внимание на необходимость настройки всей системы поддержки частных инвестиций. «Их эффективность будем оценивать по тому, какие новые продукты, услуги, технологии созданы для граждан, как вырос потенциал страны

и каждого отдельного региона», – рассказал глава государства.

По словам Владимира Путина, все ключевые решения в сфере экономики принимаются «в диалоге с деловым сообществом, такая практика сложилась на протяжении многих предыдущих лет». Поэтому, отметил президент, «мы все вправе рассчитывать, что дополнительные финансовые инструменты, механизмы поддержки бизнеса принесут главный результат – то, что называется трансформацией прибыли в инвестиции, в развитие».

Глава государства сообщил, что прибыль корпоративного сектора в этом году обещает быть рекордной несмотря на все проблемы. «Посмотрим, как она будет использована, эта прибыль. И с учетом этого по итогам года будем принимать решение о возможной донастройке налогового законодательства. Жду здесь от правительства конкретных предложений. Скажу, что называется, без протокола: дивиденды – кто-то выводит дивиденды, а кто-то вкладывает в развитие своих предприятий и отраслей. Будем поощрять тех, кто вкладывает», – обещал Владимир Путин.

Он также напомнил о продолжающейся в стране реформе госконтроля. «Мы уже списали в утиль многие архаичные нормы и требования в строительстве и других областях. Отказались от массы контрольных проверок ненужных. Но нужно наращивать набранный темп, и результат

в улучшении делового климата должен быть предметным, понятным, осязаемым. Например, построить завод под ключ в России должно быть быстрее, значительно выгоднее и проще, чем в других регионах мира, в том числе в странах с развитой экономикой», – заявил российский лидер.

Напомним, что в послании 2020 г. Владимир Путин рекомендовал Госдуме принять меры по привлечению инвестиций в экономику. Это в том числе продолжение реформы контрольно-надзорной деятельности и принятие законов по защите капиталовложений. Глава государства заявил, что нужно «сделать работу бизнеса удобнее и проще».

В послании 2019 г. президент предложил в течение двух лет обновить нормативную базу в сфере контроля и надзора. «Сохранить только те документы, которые отвечают современным требованиям. Остальные сдать в архив», – сказал он.

В послании 2016 г. глава государства отметил важность ускоренного внедрения подхода, основанного на оценке рисков. Он также говорил о значимости профилактики нарушений и отмене излишних инструкций.

Годом ранее российский лидер предложил разогнать армию контролеров и совместно с деловыми кругами представить конкретные предложения по устранению избыточных и дублирующих функций контролирующих ведомств.

Андрей ДЕМЕНТЬЕВ

КРАБОВЫЕ АУКЦИОНЫ ПОЛУЧАТ ПРОДОЛЖЕНИЕ

В рыбной отрасли планируется провести второй этап торгов по перераспределению квот вылова крабов. Сейчас готовятся изменения законодательства, их обсуждение будет открытым, сообщил глава Росрыболовства.

Руководитель Федерального агентства по рыболовству Илья ШЕСТАКОВ рассказал о разработке изменений правовой базы для продолжения крабовых аукционов.

«Мы сейчас готовим изменение в законодательство. Оно должно будет пройти обсуждение со всеми заинтересованными органами федеральной власти, оно будет открытым», – заявил глава Росрыболовства, отвечая на вопрос Fishnews.

«Как только законодательство будет готово, как только будет уже оконча-

тельно сформирован этот, так скажем, сюжет, то мы сразу же об этом скажем», – добавил Илья Шестаков.

Напомним, что в 2019 г. в федеральном законе о рыболовстве был предусмотрен новый вид квот – добычи крабов в инвестиционных целях. Доли таких квот распределяются по результатам электронных аукционов. При этом победители принимают на себя обязательство по строительству на российской верфи промышленного судна. Первые масштабные крабовые торги прошли осенью 2019 г. FN

ИНВЕСТКВОТЫ ЖДЕТ ДОНАЛАДКА

В рамках второго этапа программы инвестиционных квот предстоит большая работа по доналадке механизма, отметил руководитель Росрыболовства на коллегии ведомства.

С помощью программы инвестквот к 2024 г. Росрыболовство рассчитывает на обновление порядка 80% мощностей флота на Северном бассейне и 40% на Дальнем Востоке, хотя, возможно, эти сроки придется сдвигать вправо, рассказал руководитель федерального агентства Илья ШЕСТАКОВ на расширенном заседании коллегии ФАР в Светлогорске.

Пять судов уже сданы заказчикам, реализуются крупнейшие со времен СССР проекты по строительству рыбопромышленного флота, отметил глава ведомства.

Возникает много вопросов со стоимостью и сроками постройки судов, на это есть как субъективные, так и объективные причины, признал руководитель Росрыболовства. «Но одно хочу вам сказать, понятно: мы вместе с судостроителями реализуем новую, масштабную программу реновации рыбопромышленного флота. Безусловно, не без проблем, но эта программа должна быть и будет реализована», – подчеркнул Илья Шестаков.

Он напомнил о механизме контроля за реализацией инвесторами обязательств после сдачи объектов в эксплуатацию. В связи с этим глава ведомства поручил управлению экономики в рамках межведомственной рабочей группы организовать проверку исполнения таких обязательств, сообщает корреспондент Fishnews.

С помощью программы инвестквот Росрыболовство рассчитывает продолжить модернизацию рыбохозяйственного комплекса. «В этом году нам необходимо принять законодательство, которое даст старт второму этапу инвестиционных квот для Дальневосточного бассейна», – заявил Илья Шестаков.

Он добавил, что очень важно не допустить недоработок первого этапа, четко определиться с приоритетами и объектами, строительство которых будет поддержано в рамках механизма инвестквот. Безусловно, это предстоит обсудить с бизнесом, подчеркнул руководитель федерального агентства. FN

КОЛЛЕГИЯ РОСРЫБОЛОВСТВА: КАК ОТРАСЛЬ ОТРАБОТАЛА 2020 ГОД

◀ стр. 1

«По-прежнему сохраняется перевес экспортно-импортного баланса в пользу экспорта. Вместе с тем наполнение внутреннего рынка отечественной рыбой – одна из ключевых задач, над которой мы продолжим работать в ближайшие годы», – заявил Илья Шестаков.

ИНВЕСТПРОЕКТЫ ПОТРЕБОВАЛИ СРЕДСТВ

Говоря о финансовых показателях отрасли, глава Росрыболовства обратил внимание на рост оборота организаций рыболовства и рыбоводства. В 2020 г. оборот организаций отрасли увеличился на 5,8% и достиг 390,6 млрд рублей.

В сфере переработки рыбы показатель вырос на 11,5% и составил 304,4 млрд рублей.

Суммарный оборот организаций по двум видам деятельности в 2020 г. достиг 695 млрд рублей.

Прибыль рыбодобытчиков, напротив, сократилась на 14,4% и составила 116,5 млрд рублей. Сальдированный финансовый результат – 112,2 млрд рублей. Это на 16,4% ниже уровня 2019 г. Суммарная прибыль организаций и в сфере переработки, и в сфере добычи – 157 млрд рублей. На показателях отразилась пандемия. Средств требует и реализация проектов по обновлению флота и строительству заводов. Сокращение прибыли при растущей выручке обусловлено расходами по инвестицион-

ным обязательствам, а также обслуживанием и выплатой кредитов на эти цели, отметили в ведомстве.

Налоговая отдача от отрасли в прошлом году выросла. Общая сумма налоговых поступлений и страховых взносов составила почти 62 млрд рублей (+3,9%).

ПРИБАВИЛА АКВАКУЛЬТУРА

Товарная аквакультура обеспечила в прошлом году производство 328 тыс. тонн продукции – на 14% больше, чем в 2019 г. За десять лет показатель вырос более чем вдвое, заявил руководитель федерального агентства.

Наиболее перспективным направлением он назвал лососеводство. «С 2013 по 2020 годы объемы аквакультуры лососевых выросли почти в три раза и достигли 116 тыс. тонн в 2020 году. Это приблизительно тот же объем, который мы до введения санкций импортировали из Норвегии», – отметил Илья Шестаков.

Он также обратил внимание на лидерство Дальнего Востока в производстве продукции мариккультуры и на вклад Южного округа в выращивание ценных беспозвоночных.

В то же время руководитель федерального агентства поручил территориальным управлениям проверить, как пользователи рыбоводных участков выполняют принятые на себя обязательства.

Среди актуальных задач глава ФАР назвал обеспечение хозяйств кормами и отече-



Светлогорск Калининградской области 23 апреля стал центром обсуждения вопросов развития рыбохозяйственной отрасли России



ственным посадочным материалом. С прошлого года началось строительство в Карелии селекционно-племенного центра по форели, в планах – создать еще два таких центра, сообщил Илья Шестаков.

НОВЫЕ СУДА И ЗАВОДЫ

По состоянию на апрель на инвестквоты заключено 79 договоров. Общий объем инвестиций по ним оценивается в 195 млрд рублей. Строительству судов предусматривают 55 договоров (30 – это Даль-

ний Восток и 25 – Северный бассейн), остальные 24 договора – постройку перерабатывающих заводов (13 в Дальневосточном регионе и 11 – на Севере).

Росрыболовство также одобрило три новые заявки на постройку флота для Северного бассейна и шесть – на строительство судов для Дальневосточного.

Под инвестквоты уже сдано заказчиком пять судов. Процесс строительства на российских верфях идет непросто, но программа должна быть и бу-

дет реализована, подчеркнул Илья Шестаков.

На Дальнем Востоке сдано 9 заводов под инвестиционные цели, на Северном бассейне – 10. При этом не все из построенных предприятий высокотехнологичные и эффективные. Формально, конечно, они отвечают установленным требованиям, но экономическая отдача от таких производств будет ниже той, что ожидалось, заявил глава Росрыболовства. Программа инвестквот будет продолжена, анонсировали власти.

На втором этапе ее планируется донастроить. В бизнес-сообществе уже высказывают свои предложения. При этом основной вопрос: какой акцент должен быть – на флоте или береговых заводах.

Глава Росрыболовства привел данные по судам под аукционные квоты добычи крабов. В ведомство представлены 35 контрактов на постройку такого флота. Объем инвестиционных обязательств – около 60 млрд рублей. Суда должны быть введены в эксплуатацию не позже 2024 г.

Для поддержки обновления флота, не укладывающегося в программу инвестквот, предусмотрен механизм субсидий. В рамках этого направления господдержки заключены контракты на строительство 20 судов на сумму 8 млрд рублей. В планах – заказы еще на 13 единиц флота на 5,5 млрд рублей, сообщил Илья Шестаков.

Маргарита КРЮЧКОВА
главный редактор
интернет-портала Fishnews.ru

СОСРЕДОТОЧИТЬСЯ НА КРУПНОМ

В работе рыбоохраны основные усилия должны быть направлены на борьбу с браконьерством в промышленных масштабах. Не стоит перегибать палку в поимке на мелких нарушениях рыбаков-любителей, подчеркнул Илья ШЕСТАКОВ.

Посыл по организации работы рыбоохраны руководитель Росрыболовства Илья Шестаков дал на расширенном заседании коллегии ведомства. Основные усилия нужно концентрировать на борьбе с промышленным, организованным браконьерством, подчеркнул он.

«Не надо бегать за рыбаками-любителями в поисках каких-то мелких нарушений. Здесь можно обойтись про-

ведением профилактических работ, объяснений всех правил рыболовства», – обратил глава Росрыболовства к руководителям территориальных управлений ведомства.

Отмечено, что для оснащения рыбоохраны передано 423 легковых машины повышенной проходимости, 37 грузо-пассажирских авто повышенной проходимости с жилыми модулями, 15 вез-

деходов, 219 снегоходов, 35 катеров различных классов, 478 малых катеров и лодок с прицепами для их перевозки, 1330 комплектов все-сезонной полевой формы. Также рыбоохрана получила 18 передвижных жилых модулей для организации стационарных постов и 139 других техсредств.

«Подобные мероприятия последний раз проводились более десяти лет назад. Не-



смотря на все трудности, с которыми сталкивается рыбоохрана, – это, безусловно, и нехватка инспекторов, недостаточный объем материального содержания, – мы рассчитываем, что с учетом

обновления материально-технической базы, дополнительных средств выделенных на приобретение ГСМ в 2021 году наши инспектора смогут поставить заслон браконьерам», – сказал глава ФАР. FN

РЫБАКИ И ВЕРФИ: ОПЫТ СТРОИТЕЛЬСТВА СУДОВ В РОССИИ

Вопросы судостроения на российских верфях и программы инвестквот проанализировали на конференции Fishnews Online члены Координационного совета рыбохозяйственных ассоциаций и исполнительный директор Северо-Западного рыбопромышленного консорциума Сергей НЕСВЕТОВ.

Компании СЗРК активно обновляют флот. Уже в апреле-мае к промыслу должен приступить траулер-процессор «Баренцево море», строятся и другие суда этой серии на Выборгском заводе. Идет работа по краболовам на заводе «Красное Сормово». Прототип этой серии судов для добычи и переработки краба консорциум построил на турецкой верфи. «У нас также есть проекты переоборудования судов в Турции», – рассказал Сергей Несветов.

Процесс столь масштабного строительства непростой. Основной проблемой, с которой пришлось столкнуться рыбакам, остается финансовое состояние Выборгского завода, выполняющего заказы для Архангельского траулера флота (входит в СЗРК) и других рыбацких компаний. Шагов, которые кардинально изменили бы ситуацию к лучшему, по-прежнему нет, отметил представитель консорциума. Сейчас ожидаются переговоры по этому поводу с Объединенной судостроительной корпорацией.

По мнению Сергея Несветова, нельзя сказать, что рос-

сийское судостроение хуже, чем в Турции. «Что касается России, я думаю, что мы сможем все это построить – все, что сегодня заказано. Вопрос только в желании и в подходе верфей. И в наличии средств и ресурсов», – подчеркнул рыбопромышленник.

Так, рыбаки подчас сталкиваются с тем, что приоритет отдается военным заказам, строительство гражданского флота отодвигается на второй план.

Очень важно также доверие между верфью, проектан-тами, заказчиком и подрядчиками, готовность отечественных судостроителей воспринимать чужой опыт. «Если верфь идет на контакт, если она четко понимает, что готова учиться, то я думаю, что проблем никаких не будет», – отметил представитель СЗРК.

В целом процесс обновления промысловых судов на отечественных верфях будет долгим, трудным и, наверное, дорогим – как и любой первый опыт, но заказы все же будут выполнены, считает Сергей Несветов.

Сейчас власти говорят о продолжении программы ин-

вестиционных квот, правда, больше речь идет о Дальнем Востоке и о береговых заводах. На Северном бассейне запускать второй этап пока нецелесообразно, высказал точку зрения рыбопромышленник. По прогнозам Росрыболовства, по итогам первого раунда по бассейну флот будет обновлен на 80%. «Что касается береговых заводов либо холодильных мощностей, практика показывает, что даже в период острой ситуации с Китаем на Севере никакого дефицита не было», – обратил внимание Сергей Несветов.

Представитель Северного бассейна уверен, что прежде чем переходить к новым распределениям, нужно подвести итоги первого этапа, который пока еще весьма далек от своего завершения.

О том, что надо осмыслить результаты уже проделанной работы, заявили и руководители рыбохозяйственных ассоциаций. Надо понять, как работают уже запущенные объекты инвестиций, отметил председатель Межрегиональной ассоциации прибрежных рыбопромышленников Северного бассейна Валентин БАЛАШОВ.



Закладка серии краболовов для компаний СЗРК на заводе «Красное Сормово», май 2020 г.

Дополнительные инвестиционные квоты не возникают из ниоткуда – они изымаются у действующих предприятий, обратили внимание участники конференции.

Нельзя забывать о малом и среднем бизнесе, который, может быть, не в состоянии вложиться в крупные инвестиционные проекты, но обеспечивает рабочие места для жителей прибрежных территорий, платит налоги. На этом аспекте остановились президент Ассоциации предприятий рыбной отрасли Хабаровского края Сергей РЯБЧЕНКО и председатель Ассоциации добытчиков лососей Камчатки Владимир ГАЛИЦЫН.

В целом очень важно тщательно просчитывать последствия изменений регулирования и оценивать

их влияние на перспективу, подчеркнули участники обсуждения.

В онлайн-конференции с представителем СЗРК участвовали президент Ассоциации рыбохозяйственных предприятий Приморья Георгий Мартынов, председатель Ассоциации добытчиков лососей Камчатки Владимир Галицын, президент Ассоциации добытчиков краба Александр Дупляков, президент Ассоциации предприятий рыбной отрасли Хабаровского края Сергей Рябченко, председатель Межрегиональной ассоциации прибрежных рыбопромышленников Северного бассейна Валентин Балашов, председатель совета директоров медиахолдинга Fishnews Эдуард Климов.

Маргарита КРЮЧКОВА

ЧТО ПОДДЕРЖИТ БЕРЕГОВУЮ ПЕРЕРАБОТКУ

В качестве стимулов для развития береговой рыбопереработки нужно использовать целый комплекс мероприятий, такая программа не должна ограничиваться инвестиционными квотами, считает гендиректор «Витязь-Авто» Алекс РАМАНАУСКАС.

Компания выпускает продукцию на современных заводах на Камчатке.

Государство периодически возвращается к теме механизмов развития береговой переработки рыбы. Сейчас рассматривается возможность расширения программы выделения инвестиционных квот вылова под постройку береговых заводов.

Но для развития береговой базы нужен комплекс мероприятий – полноценная программа, считают рыбопромышленники. Это могут быть, например, налоговые льготы, стимулирующие выпуск продукции глубокой переработки,

отметил генеральный директор «Витязь-Авто» Александр Раманаускас. Компания одной из первых включилась в строительство береговых производств под инвестквоты и в 2018 г. запустила большой завод в селе Устьевое на западном побережье Камчатки. Она располагает и другими береговыми производствами.

«Если мы хотим, чтобы больше добавленной стоимости оставалось в России, нужно принимать такие меры, чтобы отечественная продукция глубокой переработки была

конкурентоспособной», – подчеркнул руководитель «Витязь-Авто».

На отдаленных территориях на себестоимость продукции влияют более значительные расходы на доставку оборудования и необходимых для производства материалов, завоз работников. Удорожает производственный процесс высокая стоимость электроэнергии. Предприятиям приходится решать и вопросы, где разместить сотрудников, как обеспечить их всем необходимым, – в городах и близких

к ним населенных пунктах с этим проще.

Нужно учитывать, что при выпуске продукции глубокой переработки требуется иная упаковка, иной уровень подготовки персонала, идет иное энергопотребление, нежели при производстве продукции с низкой степенью переработки.

На государственном уровне уже принят ряд решений, чтобы привлечь инвестиции в создание производственных мощностей. Например, на Дальнем Востоке действуют режимы территорий опережающего развития (ТОР), свободного порта. Однако нужно проанализировать работу имеющихся мер поддержки, в том числе их эффективность для развития уже действующего бизнеса, полагает Алекс Раманаускас. Некоторые сти-

мулы ориентированы прежде всего на инвестиционные проекты новых компаний, хотя уже работающие участники рынка также вкладывают значительные средства в свои производства.

Собеседник Fishnews отметил, что «Витязь-Авто» расширяет возможности своих береговых предприятий. На заводе в Устьевом готовится к запуску новая линия по более глубокой переработке лососевых. «Надеюсь, к началу новой путины это оборудование уже будет в строю и мы сможем выпускать на нем филейную продукцию из лосося», – заявил руководитель компании.

В этом году «Витязь-Авто» подтвердил соответствие снорреводного промысла минтая на Западной Камчатке требованиям MSC. FN

РОССИЯНЕ РЫБУ УВАЖАЮТ, НО НЕ ЕДЯТ

По данным опросов, более половины россиян считают, что едят рыбу реже, чем следовало бы. Можно ли повысить потребление рыбных продуктов и какими способами, на онлайн-конференции обсудили эксперты, а также ретейлеры и другие участники рыбного рынка.

ОБРАЗ РЫБЫ – МИФЫ И РЕАЛЬНОСТЬ

В ходе онлайн-конференции 13 апреля Центр социального проектирования «Платформа» представил предварительные результаты исследования, которое отражает взгляды населения на ситуацию с потреблением рыбы в России. Обошлось без неожиданностей – рыбу хотя бы несколько раз в месяц включают в рацион 88% опрошенных. Вроде бы высокий уровень, но все-таки ниже, чем у молочных продуктов, мяса, птицы, овощей и фруктов.

Почти две трети респондентов считают рыбу важной, но не главной частью национальной кухни. Рыбные продукты заметно популярнее у более «взрослой» части населения, чем у молодежи до 24 лет.

Более половины участников исследования заявили, что едят рыбу реже, чем следовало бы. На деле частота потребления оказалась связана с благосостоянием отвечавших – чем выше уровень доходов, тем больше свежей и замороженной рыбы на столе.

А вот на популярность полуфабрикатов финансовый фактор практически не влияет.

Исследователи отметили устойчивое представление о рыбе как о здоровой и полезной еде. Об этом заявили более 80% опрошенных, поставив ее на первое место по сравнению с другими источниками белка.

Но есть и другой стереотип – о качестве рыбопродукции. Четверть респондентов уверена, что полезна только свежая рыба, а замороженная не несет никакой пользы. Самый «полезный» имидж у представителей семейства лососевых, треска и другие виды белой рыбы в разы уступают им по ценности в глазах покупателей.

В отличие от зарубежных рынков, в частности, Евросоюза и США, российские потребители пока безразличны к происхождению рыбы. Только 7% покупателей обращают внимание, дикий улов перед ними или продукция аквакультуры.

В числе причин, мешающих увеличить потребление рыбных продуктов, три четверти опрошенных назвали высокую стоимость. Гораздо реже людей не устраивает качество и доступный ассортимент, а также неумение или нежелание разделять и готовить рыбу.

Похоже, усилия чиновников, годами возмущавшихся, что «рыба дороже мяса», не прошли даром. Цены на рыбные товары, за исключением консервов, считают завышенными более половины опрошенных. Более трети участников исследования убеждены, что хорошую качественную рыбу могут позволить себе только обеспеченные граждане.

В ЛОВУШКЕ БЕДНОСТИ И ТРАДИЦИЙ

Представители торговых сетей «Перекресток» и «Магнит» подтвердили, что на своем уровне видят тенденцию к уходу молодежи от традиционного потребления рыбы, как и в целом изменения в потребительском поведении. Ретейлеры стараются приспособить к этому свой ассортимент, продвигая ЗОЖ-тематику, расширяя линейку готовых блюд, пробуя нестандартные формы подачи продукта, но сталкиваются с различными проблемами.

Участники дискуссии отметили успешный опыт «Вкусвилла» при работе с поставщиками рыбной продукции, но повторить его большинство конкурентов даже не пытается. Отечественные рыбаки уже дают качественное сырье, а переработчики могут обеспечить разнообразный ассортимент. Но без долгосрочных отношений с сетями у производителей нет стимула вкладываться в модернизацию оборудования и разрабатывать новые виды продукции, считает гендиректор ГК «РОК-1» Александр СТАРОБИНСКИЙ.

На ситуацию воздействуют два фактора: падающие доходы населения и отсутствие крупных игроков, готовых вкладываться в развитие этого сегмента, заявил председатель совета ТПП РФ по разви-

тию потребительского рынка Александр БОРИСОВ. «Росстат посчитал, за последние шесть лет говядина выросла [в цене. – Прим. ред.] на 43%, свинина – на 23%, а рыба мороженая – на 87%, соленая и копченая – на 68%», – сослался он на статистику.

Проблема переработки и реализации, по мнению Александра Борисова, осложняется гигантским логистическим плечом доставки в центр потребления. Плюс действия недобросовестных производителей с подменой видового состава и перебором глазурей, создающие скандальную репутацию всей отрасли, и невнимание регулятора, занятого переделом квот. «Но основополагающим, на мой взгляд, фактором является низкий доход населения. Для рыбы это очень важно», – подчеркнул представитель Торгово-промышленной палаты.

Представитель группы «Норвебо» Сергей СЕННИКОВ не согласился с тезисом, что спрос на рыбу определяется исключительно деньгами. «Возьмем две страны: Германия – одна из сильнейших экономик ЕС и Португалия – одна из беднейших. Потребление рыбы в Германии – 15 кг на душу населения, в Португалии – 54 кг, – привел он пример. – Поэтому прямой корреляции между доходом и потреблением нет, это только один из факторов, не меньшую роль играют традиции и культура потребления рыбы».

В отличие от Европы, российские ретейлеры пока только вырабатывают навыки эффективной продажи рыбы. В сетевых магазинах зачастую нет ни оборудования, ни специалистов. Мало кто готов покупать дорогие, но качественные холодильники, строго контролировать температурный режим или помогать ориентироваться потребителю.

«Нас очень удручает вид рыбной полки практически во всех сетях. Мы видим, как рядом лежат продукция высокого качества и продукция, скажем так, дважды перемороженная в пакете со снегом. В результате покупатель думает, что это одно и то же», – указал Сергей Сенников.



СТАТИСТИКА И РЕКОМЕНДАЦИИ

Общеизвестные рекомендации Минздрава определяют приемлемый уровень потребления рыбы и рыбных продуктов в 22 кг в год. «Если посмотреть на динамику последних 10 лет, то в целом среднестатистическое потребление у нас находится, как минимум до 2019 г., на весьма приемлемом уровне – порядка 21 кг», – рассказала независимый эксперт Союза участников потребительского рынка Наталья ИВАНОВА.

На практике это не такое уж большое количество – чуть более 60 г рыбы в день для взрослого человека. Правда, к методике расчетов Росстата, который основывается на вылове, у специалистов-рыбников много претензий. «По сути, в домохозяйствах население употребляет гораздо меньше рыбы. И цифры называются от 13 до 17 кг», – указала эксперт.

Но даже эти данные – не более чем «средняя температура по больнице», поскольку частота присутствия рыбы в рационе сильно различается в зависимости от региона, групп населения, пола, возраста и других демографических характеристик. По словам Натальи Ивановой, у неработающих пенсионеров потребление рыбы выше, чем среднее по России – порядка 30-32 кг в год. Тогда как у многодетных семей либо молодых семей уровни потребления значительно ниже.

Эта разницу можно объяснить опять-таки не одинаковыми финансовыми возможностями. Но ведь на самом деле в витринах магазинов встречаются далеко не только атлантический лосось, тунец, палтус или даже треска, цена на которых может ощутимо кусаться. Российские рыбаки в гораздо больших объемах ловят менее пафосного минтая, скумбрию, навагу, камбалу, путассу, сардину-иваси и прочие недорогие виды рыб. В теории это позволяет пред-

ставить в супермаркетах ассортимент на самый разный кошелек.

«В нашей стране рыбы достаточно, чтобы удовлетворить спрос любого потребителя. Но не все понимают ценность этой рыбы. Та же самая скумбрия с большим содержанием жира и омега-3 по своим питательным свойствам не хуже, чем любой выращенный лосось, – напомнил Сергей Сенников. – У поставщиков есть достаточно большой потенциал по увеличению спектра продукции и ее презентации. Но все это должно происходить на фоне популяризации потребления рыбы в целом, причем начиная с детского возраста».

Как в этой ситуации может действовать государство? «Помимо информационных и просветительских программ, которые нужно делать, государство может сделать госзаказ», – предложил Александр Борисов. Он напомнил, что по расчетам, централизованные закупки для школ, армии, тюремной системы и других госнужд способны поглотить до 700 тыс. тонн рыбы – более чем серьезный вклад в ее продвижение к потребителю. Еще одна перспективная точка приложения сил – это программа адресной продовольственной помощи, идея которой сейчас активно обсуждается в ведомствах.

Определенные шаги способны предпринять и торговые сети. «Очевидная задача – улучшить привлекательность рыбной полки, – поддержал мнение рыбаков представитель ТПП. – Можно стимулировать продажи рыбы с помощью промоакций. И, разумеется, совместное планирование с переработчиками, может быть, даже создание новых брендов или СТМ (собственных торговых марок. – Прим. ред.). Здесь есть поле для работы, и это могло бы привести к взаимной пользе и рыбакам, и ретейлу».

Анна ЛИМ
Москва

НИ СУДНА, НИ ИНВЕСТКВОТ – ЧТО ДАЛЬШЕ?

Комиссия РСПП по рыбному хозяйству и аквакультуре рассмотрела вопросы программы инвестиционных квот, которые высветила трагическая ситуация с траулером «Скорпион». В обсуждении участвовали представители профильных федеральных ведомств и крупнейших банков.

ЧТО ПОКАЗАЛА ТРАГЕДИЯ НА «ПЕЛЛЕ»

Как отметил председатель Комиссии РСПП по рыбному хозяйству, президент Всероссийской ассоциации рыбопромышленников Герман ЗВЕРЕВ, необходимость срочного обсуждения проблем судостроительной отрасли при реализации программы инвестквот вызвана трагедией, которая произошла на заводе «Пелла» в Ленинградской области и унесла жизни двух человек.

«Президент РСПП Александр ШОХИН поручил комиссии оперативно обсудить, какую помощь нужно оказать компании, которая строила судно, какие необходимы более комплексные изменения в законодательстве ко второму этапу программы инвестквот, с учетом того, что опыт реализации первого этапа говорит о том, что вся ответственность при возникновении проблем ложится на рыбопромышленников», – заявил Герман Зверев. Он подчеркнул, что РСПП готовит обращение в Правительство РФ и для этого необходимо сформировать позицию профильной комиссии.

Исполнительный директор ГК «ФЭСТ» Юрий ПАРШЕВ рассказал об убытках, которые понесла группа компаний в связи со сложившейся ситуацией. «ФЭСТ» строила на «Пелле» два судна общей стоимостью 66 млн евро. По словам Юрия Паршева, в строительство «Скорпиона» инвестировано за три года 20,4 млн евро. На всем протяжении строительства деньги вносились в срок, а верфи оказывалось всяческое содействие в строительстве, даже несмотря на то, что работы велись с задержкой – по первоначальной договоренности, сдать «Скорпиона» завод должен был еще в прошлом году.

Инвестор пошел навстречу судостроителям и согласился получить судно в июле 2021 г., но все перечеркнул недавний трагический инцидент, после которого прием траулера стал невозможным. В результате затопления серьезно постра-

дало судовое оборудование, восстановление оценивается в сумму порядка 20 млн евро. Как следствие, ГК «ФЭСТ» лишилась квот, которые должна была получить после завершения строительства. «В итоге судна мы не имеем, деньги потрачены, время потрачено и нет инвестиционной квоты, которую мы должны были получить еще в прошлом году», – резюмировал Юрий Паршин.

Советник министра сельского хозяйства РФ Евгений КАЦ подтвердил, что в соответствии с инвестиционным договором между ГК «ФЭСТ» и Росрыболовством доля квоты может быть предоставлена компании только после введения в эксплуатацию

«Действительно, сейчас по тем правилам, которые существуют, квота, которая была выделена компании «ФЭСТ», под вопросом. Предложил бы Росрыболовству и Минсельхозу сделать какое-то изъятие для компании «ФЭСТ» по этому вопросу», – согласился директор департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга России Борис КАБАКОВ, подчеркнув, что проблема требует законодательного решения. Его поддержал и начальник управления экономики и инвестиций Росрыболовства Андрей МИХАЛЕВИЧ. Данную проблему планируется обсудить на площадке Минсельхоза на совещании с уча-



также выразил надежду, что разногласия будут сняты на заседании согласительной комиссии.

На заседании также выступили первый заместитель генерального директора АО «Гидрострой» Сергей ПОДОЛЯН, генеральный директор ООО «УК «ФОР» Павел БАЛОН, исполнительный

директор проектов как рыбопромышленников, так и самих верфей, а также привлечь к экспертной проработке рыболовного законодательства банки. Кроме того, было сказано о необходимости учитывать биологический фактор при обсуждении будущей программы.

Так, по словам президента Ассоциации добытчиков минтая Алексея БУГЛАКА, к 2025 г. отраслевая наука прогнозирует сокращение в два раза общего допустимого улова основного объекта российского рыбного промысла – минтая. Это ставит под большой вопрос необходимость дальнейшего массового строительства судов под его добычу.

«Нужно учитывать биологические риски, насколько будут создаваемые сегодня мощности обеспечены ресурсной базой, иначе рискуем повторить промысел минтая на Аляске, где после масштабной капитализации и перепромысла пришлось принудительно выводить десятки судов из эксплуатации», – указал глава АДМ. Его поддержал генеральный директор Союза рыбопромышленников Севера Константин ДРЕВЕТНЯК, по словам которого, запасов трески и пикши в Северном бассейне едва ли хватит для тех судов, которые строятся в рамках первого этапа инвестквот.

Комиссия РСПП и ВАРПЭ подготовят свои предложения по изменению нормативно-правой базы в части распределения ответственности между инвесторами и судостроителями к совещанию в Минсельхозе. Также будут выработаны инициативы по участию банков в работе Комиссии по инвестиционным квотам. FN

В соответствии с инвестиционным договором между ГК «ФЭСТ» и Росрыболовством доля квоты может быть предоставлена компании только после введения в эксплуатацию объекта инвестиций, то есть готового судна. Поскольку трагедия на верфи сделала приемку и ввод в эксплуатацию «Скорпиона» невозможным, в соответствии с договором инвестор теряет право на получение инвестиционной квоты.

объекта инвестиций, то есть готового судна. Поскольку трагедия сделала приемку судна и ввод его в эксплуатацию невозможным, в соответствии с договором инвестор теряет право на получение инвестиционной квоты.

Герман Зверев призвал участников заседания найти решения, которые позволят защитить интересы добросовестных инвесторов, участвующих в программе «квоты под киль», как в конкретном случае, так и в будущем, когда настанет время распределения второго пакета инвестквот. По словам руководителя объединения, инвесторы не должны в одиночку нести ответственность за исполнение инвестиционного проекта, ответственность верфей также должна быть законодательно прописана.

ствием представителей РСПП и ВАРПЭ.

Вместе с тем Борис Кабаков напомнил, что Минпромторг ранее выступал с инициативой наделять инвесторов квотами при высокой степени готовности судна, Минсельхоз поддержал эту инициативу, но против выступило Минвостокразвития. «Это ставит в неравные условия инвесторов, которые уже завершили строительство. И непонятен критерий, что такое 90% готовности. По сути дела, мы получаем объект, который не может вести свою деятельность», – пояснил позицию ведомства директор инвестиционного департамента Минвостокразвития Илья ЧЕРНОВ. Герман Зверев отметил, что замечания Минвостокразвития услышаны и по ним формируется позиция, а

директор РК им. Калинина Павел КУДРЯВИН, исполнительный директор департамента развития корпоративного бизнеса ПАО «Сбербанк России» Александр ПАНОВ, управляющий директор Корпоративного инвестиционно-банка АО «Альфа-Банк» Сергей АНДРЕЕВ, рассказали Fishnews в пресс-службе ВАРПЭ.

НЕ ТОЛЬКО ЭКОНОМИКА, НО И БИОЛОГИЯ

Участники встречи отметили, что при планировании второго этапа инвестквот важно провести детальный анализ реализации уже заявленных проектов по строительству флота и обязательно предусмотреть равную ответственность за реализа-

ТРАГЕДИЯ «СКОРПИОНА» ТРЕБУЕТ СИСТЕМНОГО АНАЛИЗА

Два человека, погибшие при опрокидывании траулера «Скорпион» прямо у причальной стенки судовой верфи «Пелла», стали первыми жертвами программы инвестиционных квот. Если бы не гибель людей, то, вероятно, на это происшествие вообще бы не обратили внимания. Однако человеческие потери (впрочем, как и внушительные материальные убытки заказчиков и строителей) заставляют крепко задуматься и обсудить вопросы, связанные с обязательствами по строительству промыслового флота на отечественных верфях.

Как это отразится на эффективности рыбной отрасли в ближайшем будущем? Готовы ли вообще отечественные верфи к масштабному строительству промыслового флота? Как в море поведут себя суда, опрокидывающиеся у причалов? Должны ли рыбодобывающие компании делить ответственность и нести убытки из-за ошибок корабелов? Редакция Fishnews приглашает компетентных представителей отраслевого сообщества к открытой дискуссии по этим вопросам.

Своим взглядом поделился председатель совета директоров, генеральный конструктор ЗАО «Русская пелагическая исследовательская компания» Олег БРАТУХИН:

— Если говорить непосредственно о трагедии, то, с точки зрения кораблестроительной науки «Теории корабля», причина такого значительного накренения судна одна — проблема с остойчивостью. Пояснения руководства верфи о том, что что-то пошло не так при выполнении процедуры кренования судна, не выдерживает критики. Ведь подобная процедура не может выполняться на судне с таким количеством специалистов, работающих в разных его частях (по данным СМИ, 80-100 человек). Не касаясь вопроса безопасности, это категорически исключено при выполнении опыта кренования в силу невозможности считать поправку в расчетах остойчивости в условиях, когда столь значительная суммарная масса находящихся на судне людей непредсказуемо перемещается. Поскольку люди могут находиться где угодно.

Безусловно, сами по себе причины проблем с остойчивостью требуют пристального внимания, начиная с расчетов. Несмотря на то что сами расчеты выполняют соответствующие сертифицированные программы, которые, ко-



Олег БРАТУХИН

нечно же, считают правильно, только человек может увидеть и оценить цельную картину — с учетом особенностей того или иного типа судна. Например, в данном случае, как и в целом с остойчивостью подобного типа высокорботных судов с многоярусной надстройкой, именно состояние полноты запасов судна с нулевыми запасами дает наименьшую метацентрическую высоту. Соответственно, это наиболее опасный из всех вариантов нагрузок, требующий особого внимания.

Несмотря на то что виновные в этой трагедии обязательно будут установлены, она представляется не случайной, а системной, основанной на отсутствии современных профессиональных судостроительных компетенций. Это, конечно же, касается самой трагедии, но одновременно ярко и точно иллюстрируется пояснениями руководства судовой верфи. При этом под судостроением в данном случае подразумевается как работа конструкторского бюро верфи, так и организация судостроительных работ.

Если бы это касалось только единственной судостроительной верфи! К сожалению, это системная проблема, касающаяся всех верфей, которые строят ры-

боловный флот и для Дальнего Востока. Как результат под видом современного инновационного флота на российских верфях, за крайне небольшим исключением, строится морально устаревший рыболовный флот со всеми негативными последствиями для экономики страны на следующие 30 лет, которые обернутся потерей триллионов рублей. Для того чтобы убедиться в этом, достаточно сравнить характеристики строящихся судов с существующими и перспективными зарубежными и отечественными аналогами.

Затронутая проблема в целом касается состояния всего отечественного гражданского судостроения, начиная с подготовки инженеров-кораблестроителей. Ведь даже выпускники еще оставшихся кораблестроительных вузов (часть вузов практически прекратила существование, как, например, один из ведущих в СССР центров кораблестроительной науки и подготовки инженеров-кораблестроителей во Владивостоке) не могут отличить современное рыболовное судно от устаревшего. Не приходится удивляться, что подобные устаревшие, спроектированные 50 лет назад за рубежом рыболовные суда строятся по иностранным про-

ектам на наших верфях под видом современных.

Проблемы в головах судостроителей, в базовом образовании, профессиональных знаниях, современных судостроительных технологиях, производительности труда и, конечно же, в технической политике в области обновления рыболовного флота. Не на словах, как это было до начала строительства рыболовного флота на отечественных верфях. Тогда со стороны судостроителей господствовали шапкозакидательские настроения — и проекты у нас есть какие захотите, и способности. Проблемы уже на деле, когда с началом строительства рыболовных судов пришло отрезвление: оказалось, что действительно рыболовные суда крайне технически сложны, и возникли многочисленные проблемы, включая технические и организационные, которые сегодня очевидны.

Дело гораздо глубже, чем в хозяйствующих в настоящее время на нашем рынке иностранных проектах. Заметим, что, несмотря на то что их значительная часть не востребована на собственных (не говоря уже о международных) рынках, в России эти компании вдруг превратились в ведущих мировых проектантов и получили гигантские, не виданные в своей истории заказы, успешно продав свои проекты. При этом такие «самые инновационные суда российского рыболовного флота» для промысла минтая находятся по основным производственным показателям на уровне 40-летних экс-советских судов и двукратно уступают американским траулерам подобных размеров, построенным 30 лет назад. Открытым остается вопрос, насколько оправдан расчет на то, что голландские, исландские, норвежские, японские, украинские компании — то есть компании стран, ограничивающих наше технологическое развитие введением санкций, — создадут современный лидирующий в мире российский рыболовный флот? Также открыт вопрос, почему одни квалифицированные зарубежные компании не предложили на нашем рынке конкурентоспособных решений, а другие действительно владеющие «ноу-хау» и вкладывающие существенные средства в научные исследования и инновации, спроектировавшие

выдающиеся по своим характеристикам рыболовные суда, так и не пришли к нам?

Дело в том, что таким образом создается неконкурентоспособный отечественный рыболовный флот, обреченный проиграть конкуренцию этим странам в области рыболовства. А это, по данным ФАО, — глобальное лидерство не только в области пищевой промышленности, но в аквакультуре, медицине, фармакологии и других областях.

Очень хотелось бы надеяться, что трагедия «Скорпиона» станет спусковым крючком глубокого анализа происходящего в области обновления рыболовного флота, включая вопросы конкурентоспособности и эффективности. При этом вопросы обеспечения безопасности требуют особого внимания со стороны Российского морского регистра судоходства. Нужны дополнительные меры со стороны Регистра, поскольку потеря остойчивости рыболовных судов становится реальной проблемой нашего рыболовного флота. На слуху недавние трагедии БАТМа «Дальний Восток» и краболова «Восток». Более того, по данным Дальневосточной ассоциации морских капитанов, только от потери остойчивости в результате обледенения за последние несколько лет в дальневосточном бассейне опрокинулось и погибло как минимум семь рыболовных судов.

Только техническая политика в области обновления рыболовного флота (отсутствующая в настоящее время) может обеспечить решение задачи по строительству современного, высокотехнологичного флота. В противном случае продолжение строительства неконкурентоспособного рыболовного флота закладывает фундамент отсталости на длительную перспективу. А отечественное судостроение не получит развития.

Особенно если принять во внимание, что из трех неразрывных составляющих гражданского судостроения (научные исследования и проектирование — производство оборудования — собственно судостроение), именно первая составляющая будет играть определяющую роль в глобальной конкуренции за ресурсы Мирового океана.

Подготовил
Андрей ДЕМЕНТЬЕВ

Роман ВИТЯЗЕВ: МАРИКУЛЬТУРЕ ДФО НЕОБХОДИМЫ КРУПНЫЕ ИГРОКИ

Аквакультура Дальнего Востока продолжает испытывать трудности. Как глобальные, общие с коллегами по всей России, – экологическая экспертиза, объемы изъятия, вопросы с выделением земли, – так и локальные, например, запрет на работу участков в охранной зоне морского заповедника. Проблемы будут оперативно решаться только тогда, когда в этом бизнесе сформируется мощное лобби, а приоритетом чиновников станет ликвидация административных барьеров, считает председатель Дальневосточного союза предприятий марикультуры (ДВ СПМ) Роман ВИТЯЗЕВ.



– Роман Сергеевич, какова сейчас ситуация с участками в охранной зоне Дальневосточного морского заповедника? Проводятся совещания, на вашей стороне крайние власти – губернатор Олег КОЖЕМЯКО направил обращение в Минприроды. Однако перспектива работы на этих рыболовных участках (РВУ) остается под вопросом.

– Да, глава региона действительно обозначил позицию края: необходимо разрешить в охранной зоне заповедника рыбохозяйственную деятельность в целом, не только аквакультуру. Ведь в этом районе традиционно ведется, например, добыча зарывающихся моллюсков.

Ситуацию обсудили на видеосовещании 24 марта, которое провело Минвостокразвития по обращению ДВ СПМ. Минприроды подтвердило свою готовность внести необходимые корректировки в редакцию готовящегося нового положения об охранной зоне заповедника. При этом министерство хочет подстраховаться – привлечь к решению вопроса генпрокуратуру.

Хотелось бы, чтобы запрет сняли поскорее, ведь сроки поджимают: с апреля температура воды повышается, и марифермеры начинают сезонные работы. Задержка с устранением этой проблемы уже привела к ущербу для бизнеса.

Предприятия рассматривают и судебный вариант. Верховный суд не удовлетворил иск аквакультурщиков, они готовят апелляцию. Обращаю внимание: пользователи хотят отменить запрет, который содержится в нынешнем положении о заповеднике. А мы движемся в ином направлении – хотим погрузить изменения в новое положение, которое сейчас готовится.

Безусловно, положительное судебное решение укрепит наши позиции. Но в любом случае необходимо внятно прописать в положении возможность

работать в охранной зоне предприятиям марикультуры. Чтобы и действующие пользователи участков на этой акватории, и будущие инвесторы могли спокойно разводить там гребешка и трепанга.

– Вы упомянули сроки. Если допустить худший сценарий, есть ли вероятность, что договоры на участки расторгнут?

– С этими участками возникла любопытная ситуация. Правила формирования рыболовных участков определены отдельным постановлением правительства. Этот документ не запрещает формирование РВУ в охранной зоне заповедника. То есть там можно создавать новые участки, только работа на них сейчас под вопросом. Это, по сути, правовая коллизия, которую необходимо решить в рамках межведомственного взаимодействия между органами власти.

А расторжение договора может инициировать только теруправление Росрыболовства. Сомневаюсь, что ТУ пойдет на такой шаг, так как в этом вопросе федеральное агентство занимает сторону пользователей. Оно заинтересовано в том, чтобы инвесторы продолжили работу.

Кроме того, затянувшееся решение вопроса с охранной зоной влечет и другие проблемы. Например, возможные претензии со стороны Росприроднадзора из-за отсутствия положительного заключения государственной экологической экспертизы. Поэтому очень надеемся, что позиция нашего губернатора Олега Николаевича Кожемяко поможет ускорить процесс. Рассчитываем также на поддержку со стороны нового министра природных ресурсов и экологии Александра Александровича КОЗЛОВА, который не понаслышке знает о проблемных вопросах Дальнего Востока.

– Государственная экологическая экспертиза сама по себе затратная и сложная процедура. Давно обсуждаются предложения по упрощению ГЭЭ для марифермеров. Ваш союз участвует в этой работе?

– Да, у нас идет постоянное взаимодействие с ответственными ФОИВами по вопросам экологической экспертизы. Наша инициатива в этой части – привязка срока действия ГЭЭ к сроку действия договора. Другой очень важный момент – чтобы была возможность объединять несколько объектов в один, проводить комплексную экспертизу нескольких рыболовных участков, если они расположены рядом, на одной акватории.

Также наша совместная позиция с Росрыболовством и Минвостокразвития заключается в том, что деятельность на РВУ при применении пастбищного способа выращивания не должна проходить полный цикл государственной экологической экспертизы. В этом случае нужна упрощенная схема, как вариант – получение согласования деятельности в Росрыболовстве на основании заключения Всероссийского научно-исследовательского института рыбного хозяйства и океанографии (ВНИРО).

Для предприятий, применяющих индустриальный способ выращивания, также необходимо облегчить процедуру прохождения ГЭЭ, в том числе в части количества привлекаемых Росприроднадзором экспертов, что прямо влияет на размер госпошлины. Это стало бы существенным облегчением для марифермеров.

Также мы предлагали ввести норму, дающую возможность пользователям проходить ГЭЭ в территориальных органах Росприроднадзора по месту ведения деятельности. Работу в этом направлении продолжим до получения положительных результатов.

– Сейчас много говорят про проблемы с экспортом в Китай из-за пандемии. Аквакультура тоже с ними столкнулась?

– Я бы хотел затронуть проблему, не связанную с коронавирусом. Дело в том, что у марифермеров Приморья объемы поставок за рубеж в принципе небольшие по сравнению с рыбаками. Одна из причин – нехватка заводов, мини-заводов, которые имеют китайские номера, аттестованных по стандартам КНР. Существует реальный дефицит заводских мощностей как для переработки продукции товарной аквакультуры, так и для получения молоди.

– Что здесь можно сделать? Нужны очередные субсидии или пусть сам рынок решает, что бизнес будет строить?

– Необходимо, чтобы каждый пользователь, инвестор имел возможность на прилегающей к рыболовному участку территории строить свои производственные мощности. Есть предприятия, в том числе члены ДВ СПМ, которые готовы вложить серьезные денежные средства в такие объекты. Однако процедура бюрократизирована, в законодательстве масса ограничений, и, как следствие, очень сложно не то что построить завод, а хотя бы получить и оформить землю. Поэтому здесь базовый вопрос – ликвидация локальных административных барьеров, а также анализ имеющихся ограничений и возможностей для их корректировки.

Напомню, что в недавнем послании Федеральному Собранию президент заявил: построить завод в России должно быть быстрее, выгоднее и проще, чем в других странах.

Кроме того, конечно, нужно субсидирование, поддержка. Надо смотреть, может быть, какие-то точечные продукты разрабатывать в этой части, ко-

торые действительно будут востребованы отраслевым бизнесом. А пока имеем то, что имеем.

Хорошо бы, чтобы у наших предприятий марикультуры были такие проблемы, какие сейчас у рыбаков, – когда продукцию некуда девать. Но пока, как я говорил, объемы выращивания небольшие, хотя есть значительный потенциал для роста. Исправить ситуацию может регулятор. Во-первых, разработать методику по оценке эффективности пользования рыболовным участком. Во-вторых, вместе с локальными мерами поддержки начать системно стимулировать пользователей увеличивать объемы производства, налаживать выпуск и реализацию переработанной продукции.

Иначе мы так и будем сидеть с тысячами тонн морской капусты – выращенной, но по каким-то (возможно, объективным) причинам нереализованной.

– Другой насущный вопрос – контроль со стороны погранслужбы. Марифермеры опасались, что нарушителями пограничного режима могут счесть работников хозяйств, выходящих в море на маломерных судах, в том числе в темное время суток. Удалось урегулировать этот момент?

– Проведено предварительное совещание с участием руководителя регионального агентства по рыболовству Валерия КОРКО, уполномоченного по защите прав предпринимателей в крае Марины ШЕМИЛИНОЙ. Сейчас аппарат бизнес-омбудсмена готовит обращение к руководству погрануправления – нужны разъяснения. В частности, как быть в ситуации при изменении количества лиц на маломерном средстве в течение рабочего времени, при смене капитана – как действовать пользователям в этой части, чтобы не стать нарушителями.

Для ночных выходов решено оборудовать флот предприятий

марикультуры техническими средствами контроля. По предложению Валерия Эдуардовича (Корко. – Прим. ред.) я обсудил эти вопросы с заместителем начальника Центра системы мониторинга рыболовства и связи Демьяном ЧЕКУНОВЫМ. Благодаря ему были оперативно организованы пробная установка, тестирование и оформление сертифицированного ТСК на маломерное судно. Это катер охраны, принадлежащий компании – члену нашего союза.

Оборудование успешно подключено к системе отраслевого позиционирования, работает в штатном режиме, необходимые данные поступают в ЦСМС и пограничные органы. Пользователь в соответствии с требованиями дополнительно предоставляет текущую информацию по сотовой связи оперативному дежурному.

Со своей стороны рекомендуем такую практику всем пользователям, чьи участки находятся на акваториях с особым пограничным режимом. Это самый оптимальный вариант, компромиссное решение, которое должно устроить обе стороны. Пограничники будут видеть, кто и где находится, а предприятия марикультуры – избегать штрафов и риска задержания судов.

При этом изменений в нормативные акты вносить не требуется. Перечень оборудования, которое сейчас предлагают в Центре на выбор пользователям, бюджетный: цена в пределах 55 тыс. рублей, плюс небольшие деньги за обслуживание ТСК в системе. И самое главное – это все интегрировано в отраслевую систему мониторинга, а значит, соответствует Правилам пограничного режима, утвержденным приказом ФСБ России от 7 августа 2017 года № 454.

Также я направил обращение в погранслужбу Посыета: наш союз предлагает провести протокольное совещание. Считаем, что нужно сформировать в отношении предприятий марикультуры единую практику правоприменения административных норм в части требований пограничного режима – чтобы исключить злоупотребления и дестабилизацию работы пользователей. Также надо организовать разъяснения законодательства в этой области, наладить взаимодействие в борьбе с браконьерством.

– Мы можем продолжить говорить о хороших новостях? Есть еще позитивные изменения для марифермеров Приморья?

– Реализованы предложения нашего союза по оптимизации работы сервиса «Аквавосток», а именно – возможность создания участков с привязкой к береговой полосе. Система прошла апгрейд, и уже можно «рисовать» РВУ новым способом.

Раньше при формировании РВУ у береговой черты ее нельзя было касаться ни одной из сторон. Сейчас можно сделать стороной участка линию берега. Создавать участки стало удобнее, кроме того, появилась возможность существенно выиграть в площади.

Также в ближайшее время будут утверждены изменения в постановление Правительства РФ № 1183, которое устанавливает правила создания рыболовных участков. Поправки снимают 100-гектарную сетку формирования ограничений зон «можно» и «нельзя» на «Аквавосток» – ограничение будет контурное. Я считаю, это достаточно хороший шаг вперед. В совокупности эти изменения увеличат доступную акваторию для создания новых РВУ.

Еще одна позитивная новость – я вошел в новый состав Общественного совета при Федеральном агентстве по рыболовству (ОС). На этой площадке буду поднимать проблемные вопросы аквакультуры не только Дальнего Востока, но и всей России, ведь сложности у аквафермеров разных регионов схожие.

Так что, если коллеги захотят вынести на обсуждение ОС актуальные темы, можно смело обращаться ко мне. В качестве члена Общественного совета я планирую принести пользу рыбному хозяйству страны.

Хочу отметить, что инициативы союза встречают поддержку руководства отрасли. Радует открытость и готовность главы Росрыболовства Ильи ШЕСТАКОВА к диалогу – в этом я убедился в очередной раз на весеннем заседании Дальневосточного научно-промыслового совета.

Необходимо повышать инвестиционную привлекательность дальневосточной марикультуры, делать это комплексно и системно. У нас на сегодняшний день не хватает серьезных инвесторов с хорошими лоббистскими возможностями. Мы наблюдаем за крупными рыбодобывающими компаниями и понимаем, что только наличие подобного игрока или игроков в нашей отрасли позволит эффективно корректировать и оптимизировать законодательство, а также реализовывать действительно масштабные проекты.

Ну и, безусловно, нужно ориентировать чиновников на местах на экономический рост отрасли, исключение административных барьеров. Чтобы аквакультура Дальнего Востока наконец стали воспринимать всерьез – как динамично развивающийся бизнес, который поставляет на рынки товарную продукцию, дает рабочие места, налоги.

Алексей СЕРЕДА
Владивосток

ПО МЫШЬЯКУ НЕТ ПРОГРЕССА БЕЗ РОСПОТРЕБНАДЗОРА

Предварительные шаги к пересмотру санитарных норм уже сделаны, пришли к выводу участники круглого стола по содержанию мышьяка в рыбе и морепродуктах. Но для дальнейшей работы необходимо участие Роспотребнадзора.

Проблема с нормированием мышьяка в рыбе и морепродуктах не решается уже более 10 лет, несмотря на многочисленные обращения рыбопромышленных компаний и отраслевых объединений. За это время весьма жесткие нормы советского ГОСТа – до 5 миллиграммов любых соединений мышьяка на килограмм – благополучно перекечевали в техрегламент ЕАЭС, встав непреодолимым барьером перед десятками тысяч тонн рыбопродукции, которые могли бы попасть на внутренний рынок.

«Уловы целых промыслов, в том числе новых, которые пользовались хорошим спросом за рубежом, – это и глубоководные крабы, глубоководные рыбы, некоторые креветки, водоросли – то, что очень полезно для здоровья, оказались недоступны для наших граждан», – заявил замруководителя Росрыболовства Василий СОКОЛОВ на круглом столе, организованном 30 марта в пресс-центре «Россия сегодня».

Он напомнил, что в рыбе и морепродуктах мышьяк в основном присутствует в виде органических соединений, которые считаются нетоксичными либо малотоксичными. Однако техрегламент не предусматривает отдельного нормирования для органической и неорганической форм мышьяка.

Это расходится с мировой практикой. Анализ материалов, выполненный Всероссийским НИИ рыбного хозяйства и океанографии (ВНИРО) в рамках межведомственной рабочей группы по мышьяку, показал, что во многих странах, в том числе в Японии и Республике Корея, органический и неорганический мышьяк в принципе не нормируется. В США допустимые нормы в разы выше российских. А в Китае проверяется содержание только неорганического мышьяка.

«Токсичность органических форм в разы, на порядки меньше, чем неорганических», – подтвердил заведующий референс-лабораторией Национального центра безопасности продукции водного промысла и аквакультуры (НЦБВП) Андрей МАРЦЫНКЕВИЧ. В под-

ведомственном Россельхознадзоре учреждении разработана методика определения количества неорганического мышьяка и с 2019 г. проводятся исследования по этому показателю по запросам компаний, экспортирующих продукцию в КНР.

Лаборатория обрабатывает порядка 300-400 проб в год, за этот период не было выявлено ни одного случая превышения допустимого уровня по неорганическому мышьяку. При этом по содержанию «общего мышьяка» часть продукции не соответствовала российским требованиям.

Прицельно «отлавливать» неорганический мышьяк умеют и во Всероссийском государственном центре качества и стандартизации лекарственных средств для животных и кормов, где тоже есть методика для подобных анализов. Всего за 2020 г. специалисты Россельхознадзора выполнили более 10 тыс. исследований рыбной продукции на содержание мышьяка, в 160 случаях результаты оказались выше нормативных, рассказал начальник отдела лабораторного контроля ведомства Ильяс АДИЯТУЛИН.

Проблема в том, что некоторые виды рыбы – тресковые, камбаловые, зубатки, а также ракообразные, двустворчатые моллюски и водоросли в среднем накапливают больше мышьяка, чем прочие виды водных биоресурсов. Кроме того, часть районов, где ведут промысел российские рыбаки, изначально имеет более высокий фоновый уровень содержания мышьяка, чем в нормативах. Исследования показывают, что с каждым годом процент несоответствующих значений по «общему мышьяку» в рыбе растет, а значит, с препятствиями в будущем могут столкнуться не только предприятия, специализирующиеся на глубоководной рыбалке.

Из-за заградительных правил по мышьяку внутренний рынок и российские экспортеры ежегодно теряют до 160 тыс. тонн рыбной продукции, привел конкретные цифры зампреда комитета Совета Федерации по экономической политике Констан-

тин ДОЛГОВ. В феврале в Совфеде прошло мероприятие на аналогичную тему. Сенаторы рекомендовали правительству вынести на рассмотрение Евразийской экономической комиссии вопрос об актуализации плана разработки техрегламентов ЕАЭС на 2021 г. в части корректировки нормирования уровня мышьяка.

Замдиректора по научной работе ВНИРО Елена ХАРЕНКО обратила внимание, что технологические процессы способны заметно снижать содержание токсичных элементов в рыбном сырье, поэтому превышение нормы по мышьяку в уловах совсем не обязательно сохранится в готовой продукции. «Все-таки в сыром виде мы очень мало потребляем рыбы, крабов, креветок», – отметила она.

Эксперт предложила не изобретать велосипед, а пойти по пути стран, в которых установлены нормативы только по неорганическому мышьяку. Внесение в законодательство такого понятия позволит, во-первых, «решить проблему поступления продукции на внутренний рынок», а во-вторых, «добиться гармонизации законодательства с нашими торговыми партнерами», поддержал точку зрения отраслевого института Андрей Марцынкевич.

С тем, что требования по мышьяку пора пересматривать, не спорил никто из присутствовавших на круглом столе. Но в нем не участвовали те ведомства, чья позиция в этом вопросе наиболее важна, указала представитель Всемирной организации здравоохранения в России Мелита ВУЙНОВИЧ. «Проблема мышьяка в рыбе – это оценка риска по здоровью, поэтому самые главные участники, которые должны высказать свое мнение, – это Минздрав и Роспотребнадзор», – подчеркнула она.

Участники встречи сошлись во мнении, что предварительная работа уже проведена. Теперь важно как продолжать действия по линии ЕАЭС, так и вовлекать в обсуждение санитарные службы в лице Роспотребнадзора.

Анна ЛИМ
Москва

РЫБА ВЫБИРАЕТ ПРОСТЫЕ ДОРОГИ

Все чаще компании – покупатели дальневосточной рыбы по всей России предпочитают автотранспорт для доставки продукции в свой регион. Просто так для них быстрее и выгоднее. Барьеры, которые сдерживают развитие этого направления, можно снять простыми государственными решениями, уверены участники рынка.

Вопросы развития автоперевозок рыбопродукции с Дальнего Востока обсудили на круглом столе во Владивостоке. Его участниками стали представители компаний-добытчиков, дистрибьюторов и перевозчиков рыбы и банковского сектора.

Государство вновь поставило задачу упростить дальневосточной рыбе путь на внутренний рынок. По традиции на обсуждение вынесли предложения о льготах для железной дороги и Севморпути. Правительство готовится ввести субсидии для РЖД, а Минвостокразвития обратился к свежему опыту – механизму инвестквот, который на этот раз предлагается использовать для производства рефрижераторных контейнеров. «В рамках поручения Юрия Петровича ТРУТНЕВА мы обсуждаем возможность распространения механизма инвестиционных квот, в том числе на производство именно контейнеров именно на отечественных предприятиях», – подтвердил позже глава Росрыболовства Илья ШЕСТАКОВ журналистам.

На этом фоне автомобильные перевозки отходят на второй план. Хотя, по официальной статистике, в общем объеме грузоперевозок именно этот вид транспорта занимает первое место, а его востребованность при доставке дальневосточной рыбы в центральные регионы России растет с каждым годом, отметила модератор круглого стола – главный редактор интернет-портала Fishnews.ru Маргарита КРЮЧКОВА.

ЯЗЫКОМ ЦИФР

По данным Росстата, за 10 месяцев 2020 года объем перевозок грузов автомобильным транспортом составил 4,37 млрд тонн, для сравнения: железнодорожным – 1,03 млрд тонн, морским – 19,8 млн тонн. Какая доля пришлась на рыбные грузы по каждому направлению, сказать сложнее, но свою статистику ведут торговые и транспортные фирмы.

Показательные цифры привела компания «Нерей», которая сегодня является

крупнейшим российским дистрибьютором дальневосточной рыбы. Если в 2018 году в общем объеме перевозок компании на долю автомобильного транспорта приходился 51%, в 2019-м – 58%, то в прошлом году этот показатель составил уже 81%. В «Нерее» отмечают: такому росту способствовал в первую очередь выбор самих клиентов – всё больше компаний из сфер рыбопереработки, розничной торговли, HoReCa склоняются к автоперевозкам на маршруты любой дальности. Приобретение торговой компанией собственного автопарка стало откликом на потребность рынка.

«Мы отталкиваемся от реального запроса наших клиентов. И опыт показывает (а статистика подтверждает), что на первое место выходят скорость и маневренность. Благодаря возможностям автотранспорта мы можем ра-

выигрывает автотранспорт и в плане температурного контроля. При перевозке рыбы это особенно важно. Современные машины позволяют выдерживать мировой стандарт -22°C против действующей в России нормы -18°C , которая не лучшим образом отражается на качестве рыбопродукции, признают участники рынка.

Бывает так, что доставка по железной дороге для клиента обошлась бы немного дешевле, но он все равно выбирает автомобиль, добавил Андрей Забуга. В подтверждение он вновь привел статистику своей компании: автотранспортом рыбопродукция из Владивостока приедет в Новосибирск за 7 дней, в Омск – за 9, в Москву – за 12 дней. Вагонами и рефконтейнерами путь из столицы ДФО в столицу России займет до 21 дня. Разница в стоимости перевозки контейнером по



Андрей ЗАБУГА («Нерей»)

ботать как с крупными, так и со средними и мелкими компаниями, формируя сборные грузы для нескольких клиентов одновременно. Более того, ассортимент продукции в таких партиях может достигать 15 наименований в одной машине. С точки зрения логистики ни один другой вид транспорта не позволяет делать этого: будет просто нерентабельно», – рассказал генеральный директор компании «Нерей» Андрей ЗАБУГА.

железнодорожной и автотранспортом при этом составит 1–1,5 рубля на килограмм.

«Если сравнивать железнодорожные и автомобильные перевозки, то последние, с точки зрения мобильности, удобства и клиентоориентированности, безусловно, выигрывают», – согласился руководитель Приморского регионального филиала Россельхозбанка Алексей СТЕПУРО. Это подтверждает и опыт развитых зарубежных стран, где



Алексей СТЕПУРО (Россельхозбанк)



Георгий МАРТЫНОВ (АРПП)

при наличии железной дороги основной объем перевозок все же приходится на автотранспорт. «В пересчете на тонну продукции железнодорожные контейнерные перевозки вроде как получаются дешевле. Но если условно пересчитать стоимость минуты для бизнеса – выйдет значительно дороже, ведь, выбрав автотранспорт, за тот же период времени вы сможете дважды, а то и трижды перевезти товар и заработать», – прокомментировал он логику выбора покупателей.

В ПОИСКАХ СВОБОДНОГО ТРАНСПОРТА

Затронули участники круглого стола и проблему сезонной загрузки транспорта. Ежегодно еще на этапе подготовки к лососевой путине встают вопросы с нехваткой подвижного железнодорожного состава и ростом тарифов на перевозку в периоды пиковой нагрузки. К сожалению, не хватает в августе-сентябре и машин.

«Благодаря собственному автопарку мы более оперативно способны удовлетворять запросы клиентов по отправке партий в самые разные регионы страны. Но того количества машин, которое у нас есть на данный момент,

остро не хватает, и, конечно, мы будем его увеличивать», – отметил Андрей Забуга.

Только в 2020 году рефрижераторным автотранспортом «Нерей» доставил клиентам 50 тыс. тонн рыбопродукции, или порядка 4 тыс. тонн в месяц. В пересчете на количество задействованных машин это 200 единиц в месяц, или 50 в неделю.

«По нашей с коллегами оценке, потребность по Дальневосточному региону в целом – 1000-1500 рефрижераторных автомобилей в месяц. Именно для перевозки рыбы. Ожидаем, что в этом году цифра будет еще больше», – уточнил глава дистрибьюторской компании.

Дальневосточники традиционно пользуются услугами автотранспортных компаний из центральных и западных регионов – Барнаула, Иркутска, Нижнего Новгорода, Томска, Москвы, Набережных Челнов, Уфы и др. Причем по-настоящему крупных фирм, способных перевозить мороженую продукцию, в России единицы. Среди них нижегородская «Итеко» с автопарком в 3000 единиц, новосибирская «Делко» – 2500 единиц, томская «КДВ» – 500 единиц рефрижераторов.

Доверяют перевозчики не только зарубежным ев-

ропейским автомобильным брендам, но и российскому автопрому. В отличие от судостроения, эта отрасль к настоящему моменту успела неплохо развиться – поддержка государства сыграла свою роль. Рынку грузоперевозок предлагаются вполне конкурентоспособные модели отечественных авторефрижераторов (правда, по-прежнему с большим количеством зарубежных комплектующих). Например, в автопарке компании «Союз-Логистик» (Набережные Челны), к которой дальневосточники также обращаются для перевозки рыбопродукции, – около 1200 машин марки «КАМАЗ».

На Дальнем Востоке самый крупный автомобильный парк современных рефрижераторов, осуществляющих перевозки по территории России, пока насчитывает всего 15 единиц.

«Мне кажется, это неправильно, что основные автохабы – только в центральных районах страны. В Приморском крае расположены ключевые порты, отсюда можно возить не только рыбу. Поэтому, я думаю, что здесь должны быть и свои автомобильные хабы», – выразил мнение президент Ассоциации рыбохозяйственных предприятий Приморья Георгий МАРТЫНОВ.

Он напомнил, что в России основные районы про-

мысла и внутренние рынки потребления разнесены друг от друга на многие тысячи километров. Последний год не просто заставил рыбаков пересмотреть давно отстроенную логистику, в том числе экспортную, но и обострил назревшие проблемы транспортной инфраструктуры.

«Эта ситуация должна была когда-то проявиться, потому что вся «рыбная» логистическая конструкция, которую мы видим, начала создаваться в 50-х годах, когда строились наши порты, действовали иные стандарты», – отметил Георгий Мартынов. Не успевает за потребностями современного рынка и железная дорога. «Поэтому реальной альтернативой являются автомобильные перевозки», – уверен президент АРПП. Этому способствует более развитая инфраструктура автомобильных дорог.

РЕШЕНИЕ НА ПОВЕРХНОСТИ

Что же мешает рыбному региону наращивать специализированные автомобильные мощности для доставки потребителям одного из своих стратегических ресурсов?

Российские перевозчики постоянно поднимают вопрос о влиянии на стоимость грузоперевозок цены на топливо: доля этих затрат, по оценкам экспертов, в среднем состав-

ляет около трети стоимости автоперевозки, но это статистика центральных регионов. Для Дальнего Востока России топливный вопрос еще острее, т.к. здесь эта статья расходов достигает уже 50% в стоимости перевозок, отмечают сами представители рынка.

Прибавляются к этому и расходы на систему «Платон», в которой ставка рассчитывается по километражу – чем длиннее маршрут, тем дороже перевозка. На эту статью, по данным дальневосточных автоперевозчиков, приходится еще около 6,5% в транспортных расходах.

И, конечно, самым серьезным в плане затрат для бизнеса является вопрос покупки самого автомобиля.

Андрей Забуга поделился с участниками встречи опытом своей компании по приобретению собственного автопарка. Конечно, это связано с серьезными финансовыми вложениями для бизнеса. «Нерей» рассматривал разные варианты производителей и самой техники, в итоге выбор был сделан в пользу европейских брендов.

С учетом реальной потребности Дальневосточного региона в расширении рефрижераторного автопарка для специализированной перевозки рыбы по России бизнес хотел бы увидеть заинтересованность государства. Тем более что в конечном счете этот во-

прос перерастает в проблему доступности рыбопродукции для населения всей страны.

Решение, по мнению участников круглого стола, лежит на поверхности и не требует глобальных изменений нормативной базы или серьезной нагрузки на федеральный бюджет. Речь идет о поддержке бизнеса через механизмы субсидирования, льготных ставок и т.д. Простые инструменты для решения масштабных задач – развития внутренней логистики и товарных рынков, обеспечения продовольственной безопасности.

Для поддержки сельхозпроизводителей государством созданы вполне действенные и доступные механизмы льготного кредитования. В частности, 5 апреля на встрече с президентом России министр сельского хозяйства Дмитрий ПАТРУШЕВ упомянул о дополнительных возможностях для реализации фермерами собственной продукции. Стимулом для развития торговли сельхозпродукцией станет господдержка на приобретение мобильных торговых объектов и транспорта для организации выездной торговли, которая стала доступна с этого года, рассказал глава Минсельхоза.

Однако, к сожалению, пока подобная федеральная поддержка не распространя-

ется на обновление или развитие специализированного автотранспорта для перевозки мороженой продукции, подтвердил Алексей Степуро.

По мнению представителя банка, в данном вопросе можно рассматривать, скорее, варианты с разовым решением на уровне правительства поддержать тот или иной проект на период пандемии, с учетом имеющихся сложностей с экспортом.

Либо это могла бы быть более системная, долгосрочная мера – целевая программа обновления либо расширения транспортного парка, но лишь в том случае, если речь будет идти о развитии автомобильных перевозок в масштабах всего региона, т.е. о глобальном проекте на длительный срок.

«Как банк, ориентированный на отрасль и вопросы, связанные с обеспечением продовольственной безопасности Российской Федерации, мы понимаем, что входим в подобные проекты – это наша обязанность и ответственность», – заверил участник круглого стола представитель Россельхозбанка. По его словам, РСХБ продолжит поиск оптимальных для данного вопроса инструментов поддержки.

Наталья СЫЧЁВА
Владивосток

КОММЕНТАРИИ ЭКСПЕРТОВ

Яна ЯШИНА,
генеральный директор
медиахолдинга
«Фишньюс»:

– Государство принимает действительно глобальные решения, делая ставку на развитие РЖД и Севморпути как основных инструментов перевозки рыбы. Но из года в год кардинальных подвижек так и не происходит. Я думаю, не надо заново изобретать велосипед, а стоит обратить внимание на рабочий инструмент, который выбирает для себя сам бизнес, – это автомобильные перевозки. Давайте не забывать, что между Владивостоком и Москвой существует целая страна – большие и маленькие города, для которых важно развивать гибкую логистику. Для решения этого вопроса есть действительно простой путь, не требующий от государства глобальных действий и вложений, – это

льготные кредиты государственных банков, субсидии и преференции программ господдержки, которые нужно дополнить новыми целями. Ведь купить автомобиль – гораздо проще, чем построить судно.

Георгий МАРТЫНОВ,
президент АРПП:

– К сожалению, государство до сих пор не определилось, чего оно хочет от рыбной отрасли: либо получения денег (что мы сегодня и наблюдаем), либо все-таки насыщения внутреннего рынка продукцией. Когда-то мы к этому придем, и благодаря возможностям автоперевозок – доставке небольших партий напрямую в магазины в самых разных уголках страны, – получим, наверно, ответ на все вопросы. Полагаю, и бизнесу, и банкирам, и государству есть над чем подумать.

ОСОБЕННОСТИ РЫБНОЙ ЛОГИСТИКИ

В Совете Федерации обсудили состояние береговой инфраструктуры для хранения и транспортировки рыбопродукции.

В основном ни холодильники, ни причалы в регионах не отвечают потребностям времени, заявила член Комитета СФ по аграрно-продовольственной политике и природопользованию Людмила ТАЛАБАЕВА. Негативно это сказывается и на качестве рыбопродукции, которое теряется уже по пути из порта на прилавки магазинов.

В 2020 г. Владивосток перевалил порядка 2 млн тонн рыбопродукции, в том числе 760 тыс. тонн для внутреннего рынка. Но с большими объемами холодильные мощности уже не справляются. Еще одна проблема – скорость отправки рыбопродукции по стране. Необходимо рассматривать вопрос субсидирования железнодорожных перевозок и нехватки рефрижераторов, отметил руководитель агентства по рыболовству Приморья Валерий КОРКО.

Представители РЖД не смогли дать конкретики по



обновлению парка железнодорожного транспорта и рефрижераторов, т.к. весь подвижной состав находится у частных собственников.

Из такой ситуации рынок сам находит выход: в общем объеме перевозок рыбы в центральные регионы все большее место занимает автомобильный транспорт, обратил внимание президент АРПП Георгий МАРТЫНОВ. Это подтверждает статистика предприятий.

«Коллеги, может, мы лучше посмотрим на развитие автотранспорта и субсидирование автоперевозок? Тем более

и президент в своем послании обратил внимание на необходимость расширения дорожной сети», – отметил он.

Еще один вариант доставки дальневосточной рыбы – Северный морской путь. Регионы указали на важность развития этого направления, имеющего мультипликативный эффект для отдаленных территорий.

Также заявили эксперты об острой проблеме судоремонта, подняли вопросы рыбопереработки и несовершенства природоохранного законодательства при реконструкции причальных сооружений. FN

ОХОТОМОРСКАЯ МИНТАЕВАЯ ПУТИНА – 2021 МОЖЕТ ВОЙТИ В ИСТОРИЮ

Подошел к концу сезон «А» охотоморской минтаевой путины. Очевидно, что 2021 год имеет все шансы войти в отраслевую историю – промысел в новых реалиях не обошелся без трудностей, но были и успехи, считает президент Ассоциации добытчиков минтая Алексей БУГЛАК. В интервью Fishnews глава АДМ рассказал, с какими результатами рыбаки закрыли сезон, какие сложности испытывал промысел, как пандемия вот уже второй год меняет налаженную логистику, и дал прогнозы на сезон «Б».

– Алексей Витальевич, после того как Китай закрыл свои порты для выгрузки рыбопродукции, высказывались опасения о том, что сезон «А» охотоморской минтаевой путины завершится раньше, чем результаты промысла будут ниже прошлогодних. Как в итоге сложилась ситуация? С какими результатами минтайщики завершили сезон?

– По состоянию на 10 апреля, общий вылов минтая по Дальневосточному рыбохозяйственному бассейну составил 858 тыс. тонн. В Охотском море наши рыбаки добыли 777 тыс. тонн – на 15% меньше, чем годом ранее. Общий допустимый улов освоен на 73%. Отставание, конечно, ощутимо, но, на мой взгляд, ситуация не критичная. Самое главное – преодолена отметка в 70% общего допустимого улова. У предприятий – членов АДМ ситуация с освоением ОДУ более позитивная – в среднем 85%. Некоторые предприятия выбрали квоты на 90% и выше.

В сезоне «А» на специализированном промысле минтая в Охотском море работали 124 судна. Уже четвертый год подряд количество единиц флота, задействованного в экспедиции, снижается. Например, в 2017 году минтай добывали 145 судов. Это связано с выводом из эксплуатации устаревших судов, на смену которым приходят современные и более производительные, в том числе супертраулеры.

По показателям эффективности ситуация неплохая. Средний вылов за судосутки немного снизился по сравнению с уровнем прошлого года – со 130 до 125 тонн, но все равно оказался значительно выше, чем в 2016–2019 годах. А вот улов на усилие в нынешнем сезоне «А» примерно на 10% больше, чем год назад.

Что касается производства минтаевой продукции, то лучше всего охарактеризует ситуацию поговорка «нет худа без добра». Да, снижение уловов привело к сокращению

производства мороженого минтая: б/г – на 24%, неразделанного – на 15%. Также снизился выпуск икры.

С другой стороны, имеем положительную динамику по производству продукции глубокой переработки. Значительно увеличился в этом сезоне выпуск филе и фарша минтая морской заморозки – плюс 17% (47 тыс. тонн) и плюс 21% (8,6 тыс. тонн) к уровню прошлого года соответственно.

Тут важно отметить, что объем производства филе вырос даже несмотря на снижение вылова. Если сравнить объем отправленного на переработку сырья с прошлогодним уровнем, прибавка весьма весомая – четверть уловов минтая была переработана в море на филе.

Этому способствовал в том числе «китайский локдаун»: из-за проблем с выгрузкой рыбопродукции в портах КНР российские предприятия максимально переориентировались на выпуск филе.

Ввод в эксплуатацию новых береговых заводов, построенных в рамках программы инвестиционных квот, также обеспечил очень неплохую прибавку по переработке. По нашим оценкам, за неполные четыре месяца пять береговых заводов на Дальнем Востоке произвели более 7 тыс. тонн филе минтая. Несомненно, наличие у России собственных перерабатывающих мощностей – один из главных инструментов по снижению зависимости от третьих стран. Сейчас филе поставляется на внутренний рынок, в государства ЕС и другие страны напрямую.

– С чем же все-таки связано отставание по уловам – меньшее количество судов, погода, загруженность холодильников?

– Каждая из перечисленных причин сыграла свою роль. Если говорить про флот – в начале сезона, когда была полная неопределенность с поставками в Китай, суда, которые традиционно работали на минтая,

ловили сельдь в Северо-Охотоморской подзоне. Поэтому у нас вылов сельди почти вдвое превышает традиционный показатель на текущую дату.

Сказалось и увеличение выпуска филе. При производстве такой продукции нет смысла гнаться за высокими показателями по суточному вылову, нужно ловить ровно столько, сколько судно способно переработать. Логично, что когда суда просто морозят рыбу, у них показатели и по уловам, и по продукции выше.

Еще одна причина – погода. Этот сезон отметился сложной ледовой обстановкой и большим количеством штормовых дней, которых было в два раза больше, чем в 2020 году. В период штормов среднетоннажный флот фактически не работал, крупные суда работали, но не с такой эффективностью, как обычно.

Были трудности с логистикой и хранением, с наличием емкостей на холодильниках в российских портах. Весь сезон средняя загрузка холодильников Приморья была на уровне 90%, это высокий показатель.

В начале сезона, когда возникли сложности с поставками в Китай, действительно были очень пессимистичные прогнозы по путине – вплоть до того, что ее придется закончить досрочно. Ряд предприятий прогнозировал снятие флота с промысла в конце февраля. Но, как видим, коллапса удалось избежать: бизнес подстроился под новую логистику, переориентировал поставки.

Кстати, затраты рыбопромышленников на корректировку отлаженной логистики выросли очень значительно. По нашим оценкам, вынужденные расходы предприятий на выгрузку, хранение, контейнеризацию «съедят» порядка 8-10% от совокупной выручки по итогам сезона.

На мой взгляд, такие серьезные изменения в отлаженной годами логистике промысла имеют все шансы войти в историю. Минтаевая путина этого года «оголила» зависи-



Алексей БУГЛАК, президент Ассоциации добытчиков минтая

мость российской рыбной отрасли от Китая и в целом от иностранной транспортной инфраструктуры и еще раз доказала необходимость развития береговой переработки и холодильной инфраструктуры в прибрежных регионах. Можно иметь суперэффективный и новый флот, но от него будет мало толку, если выгружаться будет некуда. Ряд предприятий задумался о перестройке каналов сбыта для снижения зависимости от ситуации в Китае и Корее. Нас ждет принципиально новый период в истории развития отрасли.

– Вы сказали об увеличении расходов рыбаков на логистику. А как в целом обстоят дела с экономическими результатами промысла? С какими финансовыми показателями рыбодобывающие предприятия завершили сезон? Какая ситуация на рынках?

– Что касается рынков, то практически весь сезон прошел в неопределенности: как будет развиваться ситуация в Китае, когда откроют порты, когда заработают фабрики и начнутся продажи? Цена на мороженый минтай снизилась, только сейчас мы видим первые признаки оживления.

А вот ситуация на рынках филе минтая обратная. Из-за трудностей с выпуском филе второй заморозки в Китае резко вырос спрос на продукцию морской заморозки, укрепилась и цена. Но, опять же, при-

рост цены был «съеден» увеличением ставки фрахта до Европы. Она выросла в три раза из-за дефицита рефконтейнеров у морских перевозчиков в азиатских портах.

Сокращение вылова и выпуска продукции, снижение спроса и цен, рост логистических затрат – всё это негативно отразится на финансовом результате сезона. По нашим оценкам, совокупная выручка снизится примерно на 20% в сравнении с прошлогодним показателем.

– Насколько остро сейчас стоит проблема сбыта? Удастся ли рыбакам переориентировать поставки, которые из года в год направлялись в Китай? Получилось ли открыть новые рынки и какие перспективы на этом направлении?

– Надо признать, что крайне трудно найти альтернативу Китаю на три месяца. Как я уже сказал, в этом сезоне значительно выросла переработка в море и на российском берегу, увеличились отгрузки в центральные регионы нашей страны. Предприятия активно ищут возможности сбыта на альтернативных рынках, прежде всего в Таиланде, Вьетнаме. Они располагают довольно развитой индустрией рыбопереработки, правда, не минтая: в Таиланде в основном выпускают продукцию из лосося, а во Вьетнаме – перерабатывают треску. Тем не менее часть

минтаевых уловов отправилась с путины в эти страны.

Повторюсь: спрос в Китае активизировался. Для нас главная сложность на этом направлении – нарушение традиционной логистики. Порты КНР до сих пор остаются закрытыми для российских транспортно-рефрижераторных судов. Сейчас вся продукция, которая экспортируется в Китай, поставляется туда исключительно контейнерами – либо с перевалкой во Владивостоке или Петропавловске-Камчатском, либо со складов из Пусана.

Как я уже отметил, значительный объем минтая поступил на внутренний рынок, в том числе в центральную часть России. В феврале был период, когда мы наблюдали очень низкую цену на минтай на внутреннем рынке, и на холодильниках скопились большие запасы продукции. Ее не торопились покупать и отправлять вглубь страны, ожидая еще большего снижения стоимости. Однако рынок в конечном счете стабилизировался.

– То есть отечественный потребитель минтаем обеспечен?

– Обеспечение внутреннего рынка – первоочередная задача отрасли. Независимо от ситуации с экспортом и, в частности, с поставками в Китай, в последние годы насыщение внутреннего рынка стабильно высокое. Более 95% минтаевой продукции в российских магазинах – отечественного производства.

В прошлом году на российские прилавки наши рыбаки отправили порядка 100 тыс. тонн продукции из минтая – это тот объем, который требуют рынок и потребитель. Растут продажи филе, которое замещает мороженный минтай.

Среднедушевое потребление минтая в России выше, чем в США и в среднем по Европе. Мы все с вами ходим по магазинам – во многих супермаркетах представлено филе, произведенное отечественными компаниями, такими как НБАМР, «Океанрыбфлот», «Камчаттралфлот», и другими. Ситуация, когда на российских прилавках было массово представлено китайское филе минтая, уже давно ушла в историю. Хотя надо признать, что ситуация на внутреннем рынке с рыбной продукцией далека от идеальной, многое еще нужно сделать в этом направлении, в том числе важны маркетинговые проекты – продукцию нужно продвигать.

– Можно ли уже делать какие-то осторожные прогнозы на сезон «Б» в Охотском море? Реально ли

преодолеть отставание по уловам?

– Так называемый сезон «Б» откроется 15 октября в Северо-Охотоморской подзоне и с 1 ноября на Западной Камчатке. До этого небольшой объем возьмут малотоннажные суда прибрежного промысла в летний период – порядка 20 тыс. тонн. Плюс небольшой объем в качестве прилова, в том числе при промысле сельди.

По нашей оценке, порядка 250 тыс. тонн минтая останется к освоению в сезоне «Б». Результативность промысла в этом сезоне значительно ниже. Улов на усилии в 1,5-2 раза ниже, чем в сезоне «А». Это связано с тем, что сезон «А» – преднерестовый, когда минтай образует крупные и малоподвижные скопления. Сезон «Б» приходится на нагульный период, в это время минтай активно перемещается, и скопления не такие мощные. При интенсивности рыбалки на уровне 2020 года сможем добыть 80 тыс. тонн, тогда итоговое освоение будет 83-85%. Чтобы выйти на 92-95% по итогам года, нужно в два раза нарастить интенсивность – до 2 тыс. судосудок, фактически увеличить выставление добывающего флота до уровня сезона «А».

– Вакцинация от COVID-19 не сбавляет темпы во многих странах и Россия – не исключение. Как обстоят дела с вакцинированием членов экипажей, задействованных на минтаевом промысле?

– Вакцинация моряков – это очень важное направление, в первую очередь с точки зрения обеспечения безопасности работников предприятий. Все члены экипажей промысловых и транспортных судов, покидающих российский порт перед выходом на промысел или в иностранные порты, проходят двойное тестирование на коронавирус.

По нашей информации, у некоторых компаний привито уже 50% плавсостава и более. В России массовая вакцинация стартовала в начале года, когда большая часть флота и членов экипажа были уже в море. Кроме того, наша основная вакцина – «Спутник V» – двухкомпонентная, весьма проблематично организовать такую вакцинацию в море. Рассчитываем, что после межрейсовой смены экипажей процент привитых рыбаков значительно возрастет. Перед берингоморской минтаевой экспедицией предприятия и сами моряки могут активно использовать этот шанс.

Алексей СЕРЕДА
Владивосток

РОССИЙСКАЯ РЫБА ОТПРАВИТСЯ В БАРСЕЛОНУ

Международная выставка морепродуктов и технологий переработки Seafood Expo Global & Seafood Processing Global пройдет в Барселоне с 7 по 9 сентября. Российский стенд будет ориентирован преимущественно на переработанную продукцию.

О переносе самой крупной мировой выставки рыбной индустрии Seafood Expo Global & Seafood Processing Global на 7–9 сентября 2021 г. стало известно в ноябре прошлого года. Ведущие отраслевые предприятия России традиционно участвуют в мероприятии в рамках национального стенда, оператором которого выступает компания Expo Solutions Group. Генеральный директор ESG Иван ФЕТИСОВ провел онлайн-встречу с организаторами выставки – компанией Diversified Communications.

Последний раз Seafood Expo Global & Seafood Processing Global проводилось два года назад в Брюсселе. «За это время и участники, и посетители очень соскучились по встречам вживую. Организаторы регулярно проводили вебинары, но полноценной заменой офлайн-мероприятию они не стали. Компании со всего мира, как и прежде, продолжают проявлять интерес к живому общению и участию в выставке, – рассказали Fishnews в пресс-службе ESG. – В сентябре 2021 года она будет проходить уже на новом месте – в выставочном комплексе Fira Barcelona Gran Via в столице Каталонии – Барселоне».

В этом году национальный стенд России увеличится на 30% и займет рекордные 1072 кв. м. Свое участие уже подтвердили 43 компании. Среди них «Норбео», НБАМР,



ФЭСТ, «Сигма Марин Технолоджи», «Антей», Рыболовецкий колхоз имени Ленина, Карельский рыболовный флот, «Мурман СиФуд». Впервые свою продукцию и услуги на этой площадке представят «Дальрефтранс», «Люксол» и «Океанрыбфлот».

Организаторы отмечают, что новой концепцией стенда станет уход от сырьевой направленности и переориентация на переработку. Среди участников много производителей филе, консервов и полуфабрикатов высочайшего качества: «Витязь-Авто» с широким ассортиментом рыбной продукции, «Камшат» с филе окуня и другими товарами из озерной рыбы. Будут также предприятия Астраханской области – экспортеры филе речной рыбы. Рыболовецкий колхоз имени Ленина недавно открыл перерабатывающий завод для экспорта продукции на рынки Европы и США, компания готова представить на выставке первоклассное филе.

Впервые помимо сырья и готовой продукции будут представлены российские орудия лова и другое оборудование. Например, сетевязальная фабрика «Люксол» покажет свои садки для аквакультуры. Компания «Дальрефтранс» – крупнейший оператор рефрижераторных контейнерных перевозок на Дальнем Востоке – расскажет о возможностях по доставке рыбы в Европу. Дополняют экспозицию России крупнейшие крабодобывающие компании – «Антей», «Сигма Марин Технолоджи» и «Русский краб».

В 2019 г. в Seafood Expo Global & Seafood Processing Global приняли участие около 2 тыс. компаний из 89 стран. 74 государства выступили с национальными стендами. Общая площадь экспозиции превысила 40 тыс. кв. м. Мероприятие посетили 29,2 тыс. человек из 155 стран.

Информационный партнер Expo Solutions Group – медиахолдинг Fishnews. FN

НАУКЕ ПРОФИНАНСИРУЮТ ЭКСПЕДИЦИИ И СУДОРЕМОНТ

Правительство выделит из резервного фонда в 2021 году более 1 млрд рублей на развитие рыбохозяйственного комплекса. Дополнительные средства пойдут на финансирование ресурсных исследований и ремонт научного и учебного флота.

Вопрос о дополнительных бюджетных ассигнованиях Росрыболовству обсуждался на заседании кабмина 15 апреля. Средства из резервного фонда правительства планируется направить на реализацию мероприятий в рамках двух госпрограмм – «Развитие рыбохозяйственного комплекса» и «Научно-технологическое развитие Российской Федерации».

«Более миллиарда рублей выделяем на развитие рыбохозяйственного комплекса, в том числе на организацию восьми научных экспедиций, на ремонт судов, включая такие известные парусники, как «Седов», «Крузенштерн», – заявил премьер-министр Михаил МИШУСТИН.

Он подчеркнул, что эти меры являются важной частью работы правительства

«по созданию современного и конкурентоспособного агрокомплекса».

Как сообщили Fishnews в пресс-службе правительства, помимо рыбохозяйственных экспедиционных исследований и ремонта научного и учебного флота дофинансирование будет использовано для организации рыбоохранных рейдов с использованием техники и оборудования. FN

ДАЛЬНИЙ ВОСТОК ОДОБРИЛ СТРАТЕГИИ НА ЛОСОСЕВУЮ ПУТИНУ

Дальневосточный научно-промысловый совет (ДВНПС) рассмотрел организацию лососевой путины в нынешнем году. Стартовый прогноз по добыче составляет 459 тыс. тонн – этот показатель уступает только 2018 и 2019 гг. Однако в ряде районов предлагается установить ограничения лова.

Вылов горбуши официально прогнозируется на уровне 322 тыс. тонн, но при хорошей организации путины объемы добычи могут составить дополнительно еще порядка 50-70 тыс. тонн, рассказал заместитель руководителя Тихоокеанского филиала ВНИРО (ТИНРО) Игорь МЕЛЬНИКОВ на заседании ДВНПС, прошедшего 15 апреля во Владивостоке.

Осенняя траловая съемка в Беринговом море учла около 1 млрд экземпляров горбуши – это одно из самых многочисленных поколений в ряду наблюдений. Ожидаемый возврат к восточному побережью Камчатки на основе такой оценки составляет порядка 200 млн особей, что должно обеспечить вылов порядка 160-180 тыс. тонн. Официальный прогноз по Карагинской подзоне – 147,6 тыс. тонн.

Порадовала специалистов численность горбуши, учтенная в ходе осенних исследований в Охотском море, – около 2 млрд экземпляров. В ряду 20-летних наблюдений такая оценка уступает только показателю 2017 г. Ожидаемый возврат производителей в охотоморский бассейн при такой численности составляет от 200 млн до 270 млн экземпляров, вылов – до 250 тыс. тонн.

Предварительные оценки условий зимовки в океане до-

статочно позитивные. «И это дает нам основания говорить о том, что выживаемость горбуши в этом году не преподнесет таких сюрпризов, как в прошлом году, и наши прогнозные ожидания в полной мере оправдаются», – отметил Игорь Мельников.

В целом ресурсы тихоокеанских лососей показывают тенденцию к снижению общей численности, поэтому по всем остальным объектам добычи, кроме кижуча, прогнозы несколько ниже, чем в предыдущие годы.

БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ НЕ ОБОЙДЕТСЯ

Традиционно на весеннем заседании участники Дальневосточного научно-промыслового совета рассмотрели региональные стратегии организации лова. Они помогают заранее дать предполагаемую картину мер регулирования, заявил руководитель Росрыболовства Илья ШЕСТАКОВ.

Лидер по мерам регулирования добычи лососей – Амур и Амурский лиман. Планируется не открывать в этом году промышленное, любительское и традиционное рыболовство горбуши и летней кеты. По осенней кете предложено не устанавливать дифференцированные проходные периоды, оставить запрет на использо-

вание на промысле плавных сетей, а также установить ограничения по конструкции заездков в Амурском лимане.

«Вместе с тем малая рабочая группа предложила внести изменения по регулированию промысла в связи с низкой готовностью предприятий к добыче лососей в реке Амур альтернативными орудиями лова», – обратил внимание руководитель департамента анадромных рыб ВНИРО Сергей МАРЧЕНКО.

В нынешнем году ожидается низкая численность подходов сахалинской горбуши. Прогноз по вылову – около 2 тыс. тонн. В связи с этим наука рекомендует не открывать промысел на юго-западном побережье острова, в заливах Анива и Терпения. На северо- и юго-востоке предложено определить сроки промышленного рыболовства по факту 50-процентного заполнения нерестилищ.

На Камчатке предполагается вновь ввести меры регулирования, призванные обеспечить пропуск производителей нерки в реку Камчатка. При этом будет использоваться деление на две группы рыболовных участков: во-первых, это Усть-Камчатский район, во-вторых, Быстринский и Мильковский районы.

Также предложены ограничения, которые будут вводить-



ся на эту путину через приказ Минсельхоза России, – по длине центрального крыла ставных неводов в ряде районов.

ВИДЕОСВЯЗЬ ПОВЫСИТ ОПЕРАТИВНОСТЬ РЕШЕНИЙ

Федеральное агентство по рыболовству направило в Минсельхоз России предложения по изменению порядка работы комиссий по регулированию добычи анадромных видов рыб. Об этом на заседании ДВНПС рассказал замглавы ФАР Петр САВЧУК.

Предлагается предусмотреть возможность заседаний комиссии в режиме видеоконференции. Планируется, что эта мера позволит оперативнее принимать решения по регулированию промысла. Учтены также предложения регионов по членству в комиссии.

Напомним, что деятельность региональных комиссий по анадромным регламентирована приказом Минсельхоза от 8 апреля 2013 г. № 170. Комиссии в том числе принимают ре-

шения по организации добычи тихоокеанских лососей.

Также на совете обсудили включение Приморского края в число регионов, участвующих в эксперименте по организации продажи уловов рыбаков-любителей. С инициативой выступил губернатор Олег КОЖЕМЯКО. По мнению главы Приморья, «есть возможность для реализации излишков любительского улова без сложных административных процедур и бумажной волокиты». «Чтобы человек мог с лодки прийти – или сам продать, или предложить тому предприятию, кто будет реализовывать», – добавил губернатор. Власти региона полагают, что такой механизм позволит увеличить потребление рыбы и будет способствовать развитию легальной самозанятости.

Рассматривались на ДВНПС и организация традиционного рыболовства представителями КМНС, проблема внесения изменений в разрешения на промысел и другие вопросы.

Маргарита КРЮЧКОВА
Владивосток

ПРАВИЛА РЫБОЛОВСТВА ОТТОЧАТ СОВМЕСТНО С БИЗНЕСОМ

Перед внесением изменений в правила рыболовства важно проводить финальные обсуждения, чтобы тщательно выверить все формулировки, заявил на заседании ДВНПС глава Росрыболовства Илья ШЕСТАКОВ.

На Дальневосточном научно-промысловом совете рассматривалось исполнение решений предыдущих заседаний. Сейчас готовятся изменения бассейновых правил рыболовства, проект, размещенный

на портале regulation.gov.ru, вызвал вопросы у отраслевого сообщества.

В частности, первый вице-президент Ассоциации рыбохозяйственных предприятий Приморья Александр

ВАСЬКОВ обратил внимание на ограничения по промыслу палтусов. Предложенные изменения радикально отличаются от тех, что были одобрены на осеннем заседании ДВНПС, подчеркнул предста-

витель АРПП. Если формулировку принять в нынешнем виде, не только будет нанесен удар по экономике ярусного промысла – будут подорваны и без того слабые запасы черного палтуса, заявил Александр Васьков.

Участники заседания подчеркнули, что формулировки, предложенные и согласованные отраслевым сообществом, не должны изменяться при внесении в итоговый проект без обсуждения.

Такой подход поддержал руководитель Росрыболовства Илья Шестаков. Он предложил собирать совещания с регионами для финального рассмотрения изменений в правила, сообщает корреспондент Fishnews.

Президент Ассоциации судовладельцев рыбопромыслового флота Алексей ОСИНЦЕВ обратил внимание на специфику принятия правил в связи с новым законом об обязательных требовани-

ях: документ принимается на шесть лет. Руководитель АСРФ отметил, что изменения в отношении приловов при промысле минтая (пункт 43 правил) – нужные и полезные, но поправка нуждается в доработке с учетом взвешивания уловов. Это важно для сохранения ресурса.

Отметим, что действующая редакция документа предписывает в случае превышения допустимого уровня прилова выпускать весь избыток в естественную среду обитания, внося соответствующую запись в промысловый журнал. Поправка предусматривает не выпуск избыточного прилова, а его переработку, опять-таки, с внесением записи. Если она будет внесена в правила рыболовства том виде, в каком предложена сейчас, то не будет работать, уверен президент ассоциации судовладельцев.

По словам Алексея Осинцева, реальность такова, что рыбаки стремятся избавиться от лишнего прилова, в особенности от молоди.

«Эта же практика будет иметь место и после внесения поправки в ее нынешнем виде. Чтобы поправка начала работать, необходимо предусмотреть обязательное взвешивание уловов. Поэтому мы предложили доработать правила, дополнить их нормой о взвешивании уловов и только затем принимать», – обратил внимание президент АСРФ.

Президент Ассоциации рыбопромышленных предприятий Сахалинской области Максим КОЗЛОВ остановился на изменениях, которые предлагались для организации эффективного промысла пелагических объектов – сардины-иваси и скумбрии.

Илья Шестаков поручил провести видеоконференцию по дальневосточным правилам.

Напомним, что в рамках реформы контрольно-надзорной деятельности предусмотрен новый порядок внесения изменений в действующие бассейновые правила рыболовства. По этим условиям, приказ Минсельхоза об утверждении правил рыболовства для Дальневосточного бассейна, принятый в 2019 г., при необходимости внесения изменений должен быть признан утратившим силу, а вместо него должен быть выпущен новый – в соответствии с положениями федерального закона «Об обязательных требованиях в РФ». **FN**

РЫБАКИ НАПОМНИЛИ О ФИЛЬТРЕ КОЛЛЕКТИВНОГО ВЗГЛЯДА

Важно, чтобы в заседаниях отраслевой науки, на которых обсуждаются изменения правил рыболовства, участвовали представители рыбопромышленных объединений, прокомментировал итоги ДВНПС Координационный совет рыбохозяйственных ассоциаций Дальнего Востока.

Вопрос о формулировках, которые по итогу включаются в важнейший для рыбаков документ, рассматривался еще в 2020 г., напомнил председатель Ассоциации добытчиков лососей Камчатки Владимир ГАЛИЦЫН на конференции Fishnews Online.

Тогда в протоколе встречи, которую проводил руководитель Росрыболовства Илья ШЕСТАКОВ, было отмечено: на заседания биологической секции ученого совета ВНИРО, на которых предполагается обсуждение изменений правил, нужно приглашать представителей рыбопромышленных объединений.

К сожалению, это поручение не выполнено, обратил внимание руководитель АДЛК. Ситуация с поправками по палтусу, когда в проект правил вошли совсем не те ограничения, которые были поддержаны научно-промысловым советом, показывают, насколько это актуальная тема.



Участие представителей отраслевых объединений позволило бы прояснить, почему меняются предложенные редакции, считает Координационный совет рыбохозяйственных ассоциаций Дальнего Востока.

Можно действовать через механизм финального обсуждения после всех поправок и согласований текста приказа, полагает президент Ассоциации предприятий рыбной отрасли Хабаровского края Сергей РЯБЧЕНКО.

Сейчас, когда пандемия «научила» проводить мероприятия с помощью дистанционных средств связи, такое обсуждение упрощается, отметили руководители отраслевых объединений.

Президент Ассоциации рыбохозяйственных предприятий Приморья Георгий МАРТЫНОВ предложил направить обращения по внесению изменений в правила руководству Росрыболовства и Всероссийского НИИ рыбного хозяйства и океанографии.

Участники конференции также обсудили специфику изменения правил рыболовства в связи с нормами нового закона об обязательных требованиях. Он предусматривает, что поправки могут вступать в силу два раза в год – или с 1 марта, или с 1 сентября. Но не раньше, чем пройдет 90 дней после дня официального опубликования. Закон направлен на то, чтобы снизить административное давление на бизнес, однако в случае с правилами рыболовства такое требование приведет к сложностям: не получится оперативно реагировать на промысловую практику, считают члены совета.

«По моему мнению, есть юридические основания для вывода обязательных требований, вытекающих из федерального закона о рыболовстве, из-под действия закона об обязательных требованиях», – отметил президент Ассоциации добытчиков краба Александр ДУПЛЯКОВ. **FN**

ЯРУСОЛОВЫ ПРОТИВ ПОПРАВОК

Ассоциация «Ярусный промысел» дала отрицательный отзыв на предложенные Минсельхозом изменения правил рыболовства для Дальневосточного бассейна. Поправки повлекут «трагические последствия» для добытчиков палтусов, уверены в объединении.

Представитель Межрегиональной ассоциации «Ярусный промысел» Вячеслав БЫЧКОВ прокомментировал Fishnews опубликованную на сайте regulation.gov.ru информацию о подготовке новых правил рыболовства для Дальневосточного бассейна.

«Больше всего нас смущили предложенные изменения в пункт 24.7. Суть в том, чтобы распространить действующий запрет на промысел палтусов в определенный период на рыбаков, использующих ярусные орудия лова. Кроме того, срок запрета увеличивается с двух месяцев до пяти», – отметил представитель АЯП.

По его мнению, предложенная редакция этого пункта крайне негативно отразится на эффективности ярусного

донного промысла палтусов, сделав его в условиях вводимых ограничений фактически нерентабельным.

Вопросы состояния и эксплуатации запасов палтусов детально обсуждались с рыбаками в прошлом году во Владивостоке на совещании у руководителя Росрыболовства Ильи ШЕСТАКОВА, а также на заседании Дальневосточного научно-промыслового совета 22 октября 2020 г. Именно здесь было принято решение внести изменения в пункт 24.7 правил рыболовства – и лишь в части введения дополнительных ограничений по использованию донных жаберных сетей при промысле палтусов в Охотском море. С этим согласились члены ДВНПС, и обоснования данной меры были

предельно понятны. То, что предлагается сейчас, не выдерживает никакой критики, подчеркнул Вячеслав Бычков.

«Мы уже два года говорим о крайне сложной промысловой обстановке при добыче палтусов в Охотском и Беринговом морях. А также о необходимости снижения ОДУ этих рыб по причине активизации хищничества косаток, расширения использования на промысле палтусов донных жаберных сетей на путях миграции и естественного снижения запаса.

Ситуация такова, что многие предприятия, ведущие ярусный промысел палтуса, из-за состояния запаса не выбирают обязательный порог освоения ОДУ и рискуют лишиться квот. Если же принять

новую поправку, она усугубит ситуацию с недоосвоением и приведет к трагическим последствиям для предприятий», – уверен Вячеслав Бычков.

Он обратил внимание, что ярусоловы частично услышали, и в материалах обоснования общего допустимого улова на 2022 г. предусмотрено снижение объемов изъятия палтусов, но этого явно мало.

«Корректировка общего допустимого улова палтусов крайне необходима уже в текущем году. Оптимальная величина ОДУ палтусов в Беринговом и Охотском морях на 2021 год должна составлять не более 50% от величины ОДУ палтусов на 2020 год. Мы не видим причин этого не делать», – заявил представитель отраслевого объединения.

По его словам, ассоциация подготовила отрицательное заключение на поправки, которое в рамках законной процедуры будет направлено в Минсельхоз и в Минэкономразвития. «Мы категорически против принятия поправок в таком виде», – подчеркнул Вячеслав Бычков. **FN**



РЫБА С БЕРЕГОВ БАЛТИКИ НАБИРАЕТ ПОПУЛЯРНОСТЬ

В Светлогорске 23–25 апреля прошел Фестиваль балтийской рыбы. Хотя вылов в Балтийском море сильно уступает Северу или Дальнему Востоку, продукция местных предприятий известна далеко за пределами региона.

Старт Фестивалю балтийской рыбы, который 23 апреля открылся в Светлогорске, дал руководитель Росрыболовства Илья ШЕСТАКОВ. На площади перед культурным центром «Янтарь-холл» развернулась ярмарка, где жители и гости города могли попробовать рыбные блюда, которые прямо на месте готовили повара, и поближе познакомиться с продукцией калининградских рыбаков и переработчиков, а также пополнить домашние запасы рыбы и морепродуктов.

Илья Шестаков поприветствовал участников фестиваля, горожан и туристов. «Для нас очень важно, что растет ассортимент рыбной продукции, которая перерабатывается из тех уловов, которые ловятся в Балтике. Балтика стала третьим по величине объема вылова бассейном в Российской

Федерации», – заявил глава рыбного ведомства.

По итогам 2020 г. рыбопромышленные предприятия Западного бассейна выловили 83,2 тыс. тонн водных биоресурсов, уступив только коллегам с Северного и Дальневосточного бассейнов.

«Конечно, мы хотим, чтобы вся эта продукция попадала на стол россиян. Она вся качественная, она вся вкусная. Я надеюсь, что таких фестивалей по стране будет с каждым годом все больше и больше, а жители Светлогорска сегодня смогут насладиться той продукцией, которую производят местные предприятия», – отметил Илья Шестаков.

Губернатор Калининградской области Антон АЛИХАНОВ напомнил, что помимо рыбного праздника Светлогорск в этом году принимает расширенное заседание коллегии Росры-

боловства. «Рыба – это лицо нашего региона, мы всегда были рыбным краем», – подчеркнул он.

«Мы обновляем флот, мы обновляем прибрежную инфраструктуру. И мы очень горды тем, что сейчас четверть всей рыбной продукции, которая продается на прилавках России, – это рыбная продукция, которая произведена в Калининградской области», – рассказал глава региона.

После торжественной части почетные гости совершили обход гастрономической зоны ярмарки. Официальные лица отведали ухи, попробовали жареную корюшку и другие локальные специалитеты и пообщались с руководителями местных предприятий рыбной отрасли.

Анна ЛИМ

Калининградская область



ОМУЛЬ ПОШЁЛ НА ПОПРАВКУ

Росрыболовство видит в среднесрочной перспективе возможность возобновления промысла байкальского омуля. Ограничительные меры дали эффект – запас начал расти.

Объем выпусков молоди байкальского омуля вырос почти в 14 раз – с 38 млн штук в 2015 г. до 522 млн штук в 2020 г., заявил на расширенном заседании коллегии Росрыболовства руководитель ведомства Илья ШЕСТАКОВ.

По его словам, эта работа наряду с ограничениями промышленного лова, принятыми для Байкала, уже дает эффект.

«Мы видим, что запас начал восстанавливаться, воспроизводство байкальского омуля стало увеличиваться. Я думаю,

что в ближайшей среднесрочной перспективе, если наука даст дополнительное подтверждение и такая тенденция будет продолжена, мы откроем омуля опять для промышленного рыболовства», – отметил глава федерального агентства.

В ведомстве рассчитывают определиться со сроками возобновления промысла через два-три года. Илья Шестаков напомнил, что введение моратория на вылов омуля было непростым и даже болезненным решением, поскольку для прибайкальских регионов эта рыба – социально значимый продукт. Он важен и для КМНС, и для рыбаков-любителей, и для промышленного рыболовства. Но в противном случае был риск потерять этот вид рыбы безвозвратно.

«Иногда необходимо принимать те меры, о которых мы говорим, как бы трудны они ни казались. То же касается и запрета на летний вылов (лососевых. – Прим. ред.) на Амуре. Да, ситуация действительно сложная. Понятно, что там работают и рыбаки, и КМНС ловят, но если мы сейчас не введем такие жесткие меры, то, поверьте, через три года ловить там будет вообще нечего», – подчеркнул руководитель Федерального агентства по рыболовству. FN

РЫБОВОДЫ ПРИСМАТРИВАЮТСЯ К НОВЫМ ЦЕЛЯМ

По итогам 2020 г. Ассоциация «Росрыбхоз» обеспечила более 70% от общего объема производства продукции аквакультуры в России. На счету предприятий – членов отраслевого объединения 204,3 тыс. тонн товарной рыбы и 26,4 тыс. тонн посадочного материала.

По данным отраслевой статистики, в 2020 г. производство продукции товарной аквакультуры с учетом рыбопосадочного материала в целом по стране составило 328,6 тыс. тонн. На долю предприятий, входящих в Ассоциацию «Росрыбхоз», пришлось 230,7 тыс. тонн, или 70,2% от этого объема. Такие цифры были озвучены на общем собрании членов ассоциации, которое 8 апреля прошло в подмосковном Голицыне.

Рыбоводные хозяйства отчитались о производстве 204,3 тыс. тонн товарной рыбы и других гидробионтов и 26,4 тыс. тонн рыбопосадочного материала. Это на 15,5% выше уровня 2019 г. Причем таких результатов предприятия добились в условиях пандемии, падения экономической активности и сокращения доходов населения.

Заслуги участников отраслевого объединения отметил заместитель руководителя Росрыболовства Василий СОКОЛОВ. «Аквакультура показала за прошлый год великолепный рост, выше всяких похвал, – заявил он, подчеркнув, что Росрыбхоз внес ключевой вклад в этот успех. – Ни одна отрасль, наверное, не показала такого хорошего роста. И за десять лет опять-таки двукратный рост – это тоже значимая цифра».

По информации ассоциации, в 2020 г. наиболее массовым объектом отечественной аквакультуры по-прежнему остались карповые виды рыб – 139,4 тыс. тонн, хотя их стремительно догоняли лососевые – 116,3 тыс. тонн. В структуре производства прудовые хозяйства занимают 28,8%, индустриальная аквакультура захватила уже почти половину – 49,4%, еще 21,8% приходится на пастбищное рыбоводство. Причем специалисты отмечают резервы для дальнейшего роста у всех направлений.

На собрании члены правления Росрыбхоза обратили внимание на фактическое выполнение отраслевого индикатора, предусматривавшего достижение в 2022 г. объема производства товарной рыбы и рыбопосадочного материала на уровне 330 тыс. тонн. По

оценке ассоциации, существует реальная возможность довести производство товарной аквакультуры по итогам 2022 г. до 449 тыс. тонн.

Такой прогноз с энтузиазмом был воспринят регулятором. «449 тыс. тонн в 2022 году – замечательная планка, это 36% прироста», – быстро подсчитал Василий Соколов. По его словам, Росрыболовство рассматривало перспективу «немного более пессимистично», но будет делать всё возможное, чтобы надежды рыбоводов оправдались.

Замглавы ведомства также указал, что тенденции в

не радовать, потому что серьезное импортозамещение, которое мы наблюдаем, происходит именно благодаря организациям Росрыбхоза», – подчеркнул представитель Росрыболовства.

ВКЛАД В «РЕГУЛЯТОРНУЮ ГИЛЬТИНУ»

Самым активным Росрыбхоз был признан и в части отраслевой законотворческой деятельности. «В рамках деятельности рабочей группы по реализации механизма «регуляторная гильотина» в



Василий ГЛУЩЕНКО (Росрыбхоз)



Василий СОКОЛОВ (Росрыболовство)

товарном рыбоводстве, о которых говорили еще несколько лет назад, начали сбываться. «Очень активно идет прирост индустриальной аквакультуры, в том числе именно членами ассоциации. Это не может

рыбоводстве Росрыбхоз стал самым квалифицированным объединением», – заявил на общем собрании глава ВАРПЭ Герман ЗВЕРЕВ. Он отметил, что за весь период существования «регуляторной гильотины» (с ноября 2019 г. по декабрь 2020 г.) рабочая группа рассмотрела 37 проектов нормативных правовых актов (с учетом нескольких редакций) и два действующих акта на отмену, затрагивающих вопросы аквакультуры.

Ни один проект акта в сфере аквакультуры, по которому у рабочей группы были разногласия с ведомствами, не рассматривался на заседаниях подкомиссии по совершенствованию контрольных (надзорных) и разрешительных функций федеральных органов исполнительной власти, отметили во Всероссийской ассоциации. «Это свидетельствует об эффективном взаимодействии членов рабочей группы от экспертного и де-

лового сообщества с ответственными за разработку ведомств и успешном поиске компромиссных решений», – считает Герман Зверев.

Среди наиболее важных документов, прошедших через «гильотину», он выделил проект приказа Минсельхоза России «Об утверждении Ветеринарных правил содержания рыб и иных водных животных в искусственно созданной среде обитания в целях их разведения, выращивания, реализации и акклиматизации». «Ключевым экспертом по этому акту в рабочей группе также выступил Росрыбхоз», – подчеркнул глава ВАРПЭ.

Анна ЛИМ

Московская область

ПОПРАВКИ ПО ПРУДАМ СНИЗЯТ РИСКИ

Проект ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в части совершенствования правового регулирования в сфере аквакультуры (рыбоводства) и рыболовства» был одобрен парламентариями в первом чтении 13 апреля.

Законопроект определяет порядок использования прудов, образованных водоподпорными сооружениями на водотоках, для целей аквакультуры. Если акватория таких прудов не превышает 200 га, на них не нужно формировать рыбоводные участки и предприятие может заниматься прудовой аквакультурой на основании решения о предоставлении водного объекта в пользование.

На водоемах площадью свыше 200 га нужно выделять рыбоводные

участки – для пастбищной либо индустриальной аквакультуры – и разыгрывать их на торгах. Исключение предлагается сделать для прудов, созданных до 1980 г. При этом рыбоводные хозяйства обязаны подавать отчетность об объемах выпуска в водоем объектов аквакультуры и их изъятия.

«Это большое событие для нас», – заявил председатель правления Ассоциации «Росрыбхоз» Василий ГЛУЩЕНКО. Проект закона разрабатывался и согласовывался в течение нескольких лет, но по разным причинам рассмотрение документа откладывалось. «Теперь мы почти уверены, что с большой вероятностью получим закон где-то до августа», – прокомментировал руководитель объединения.

БАРЕНЦЕВО МОРЕ КОПИТ МУСОР ВСЕЙ АТЛАНТИКИ

Более 40 специалистов из России, Норвегии, Голландии и Исландии приняли участие в онлайн-семинаре «Антропогенный мусор в Баренцевом море: пластик, потерянные орудия лова». Мероприятие организовало Баренц-отделение WWF России при поддержке Союза рыбопромышленников Севера, Союза рыбаков Норвегии и Генконсульства Норвегии. О поднятой на семинаре проблематике Fishnews рассказал координатор проектов по устойчивому рыболовству Баренц-отделения Алексей ГОЛЕНКЕВИЧ.

– **Алексей Вадимович, есть ли какие-то данные, которые позволяют оценить количество брошенных орудий лова в Баренцевом море?**

– Уже несколько лет Полярный филиал ВНИРО (ПИНРО) и норвежский Институт морских исследований проводят ежегодную траловую съемку в Баренцевом море. Во время съемки, помимо прочего, они ведут учет попадающего мусора, в том числе орудий лова. Однако эти данные сложны для анализа и интерпретации. Во-первых, неизвестно, сколько времени находится в море выловленный мусор, за сколько лет он там скопился. Во-вторых, точно не известно, какая часть мусора упала на дно, какую выбросило на берег, а какая разрушилась и превратилась в микропластик. В-третьих, в большинстве случаев в трал попадают не целые орудия лова, а их фрагменты разного размера.

Поэтому объективно оценить объемы выброшенных орудий лова и их частей, а также скорость их поступления в море пока не представляется возможным. Кроме того, вести учет можно или поштучно, или по массе. И тот, и другой вариант не дают полноты картины. Скажем, что значит поштучно: поймали пластиковый стаканчик, который весит 5 г, и поймали кусок дели весом 20 кг. И то – одна штука, и то – одна штука. Но если сравнивать по массе, то 20 кг дели – это один фрагмент трала в одном месте, а 20 кг стаканчиков – это огромное количество пластикового мусора, плавающего по всему морю. Поэтому пока все оценки носят условный, относительный характер.

Сложно и с оценкой «национального происхождения», поскольку Гольфстрим несет в Баренцево море большое количество мусора из Атлантики – начиная с Мексиканского и Гвинейского заливов. Баренцево море играет роль океанического накопителя. Разумеется, часть отходов вы-



Алексей ГОЛЕНКЕВИЧ

брасывается непосредственно здесь. Это и орудия промысла, и другой мусор с различных судов – торговых, промысловых, военных, а также выбросы с речных стоков. В Баренцевом море эти отходы либо тонут, либо их выбрасывает на берег, либо перемалывает в микропластик. Вот три варианта дальнейшей судьбы мусора. Есть данные, что большая часть этого мусора оседает на дне, и только несколько процентов мы видим на берегу.

– **Получается, что мусор в Баренцевом море – это дело рук не только российских и норвежских рыбаков и моряков, но и представителей других государств, начиная с Африки и Латинской Америки?**

– Конечно, включая сбросы в реки, которые впадают в Северную Атлантику и арктические моря.

– **Более объективную оценку соотношения «местного» и океанического вклада могут дать орудия лова, лежащие на дне. Если промысловое орудие утонуло, то его далеко течением не унесет...**

– Да, но собирать лежащее на дне – это очень сложно и дорого. Желаящих заниматься этим немного. Швеция и Норвегия выделяют некоторые средства, чтобы их рыбаки вне сезона путины занимались этим. Но у нас желающих финансировать подобную работу нет. Кроме того, траловый

промысел трески и пикши, который составляет основу российской рыбной промышленности в Баренцевом море, ведется круглогодично – в разных районах. Это порядка ста судов, которые циклично перемещаются по всему морю. И нет такого сезона, когда они сидят без дела.

Кстати, количество судов на промысле постепенно сокращается. На рубеже 20 и 21 веков здесь работало до 300 донных траулеров, а сейчас около сотни. И этот процесс продолжается. Сокращение промыслового флота вызвано не истощением запасов, а повышением производительности. И сами суда, и орудия лова совершенствуются. Благодаря этому мусора выбрасывается меньше – это устойчивая положительная тенденция.

– **А как российская акватория выглядит в сравнении с соседями?**

– Дело в том, что Баренцево море находится в совместном использовании России и Норвегии. Россия ловит в норвежской зоне, когда там рыба, а когда рыба мигрирует в российскую зону, норвежские суда ловят у нас.

Есть различие в промысловом вооружении российских и норвежских рыбаков. У нас траловый лов в Баренцевом море ведут в основном крупнотоннажные и среднетоннажные суда, есть несколько яруслов. А у Норвегии тралового флота порядка 30%, остальное – это небольшие сейнеры и так называемый москитный флот, маломерные рыболовные суда. Они ловят во фьордах, в прибрежной зоне различными орудиями лова – это и кошельковые невода, и ставные сети, и удильная снасть, и ловушки, и ярусы. В общем, очень богатый арсенал. Естественно, каждое орудие лова оставляет свой специфический след.

Что касается тралов, то основную опасность представляют порывы от контактов с дном. В результате могут те-



ряться вырванные куски дели, веревки, кухтыли.

– **Существуют ли оценки масштаба вреда водным биоресурсам от мусора?**

– Такую оценку никто не проводил. Разумеется, известно много фактов гибели запутавшихся в старых сетях, веревках или канатах морских млекопитающих, в том числе «краснокнижных». Гибнут морские звери и из-за заглатывания плавающего в море пластика.

– **Много ли биоресурсов гибнет в крабовых и креветочных ловушках?**

– У меня довольно большой опыт работы в качестве научного наблюдателя на ловушечных промыслах – краб, креветка, трубач. Наживка привлекает этих животных, пока она свежая. Потом ловушка практически не работает. Кроме того, ловушки должны иметь «окна» из разлагающейся нити, поэтому если потерялась ловушка с уловом, то теоретически через определенное время крабы смогут выбраться из нее. Однако мне не удалось найти информации, сколько времени требуется на разложение этой нити.

– **Эти «окна» устанавливаются на все ловушки?**

– Обязаны ставить на все. Насколько это выполняется, я не могу сказать.

– **Много ли утерянных ловушек в море?**

– В 2018 году Direktoratet for Sammenheng og Samarbeid i Fiskevesen (Директорат рыболовства Норвегии) сооб-

щил, что арендованное судно собрало в анклав Баренцева моря 8,6 тыс. ловушек, и во многих сидел краб. Для меня это была удивительная новость, потому что по своей работе в Охотском море не помню, чтобы крабовые ловушки терялись в больших количествах, а тем более целыми порядками. У порядков с двух концов прикреплены буи, даже если один оторвется, по второму снасть можно будет найти. И даже если оба оторвутся, то при тралении кошкой попеременно его все равно можно зацепить и поднять на борт. Но факт – штука упрямая, видимо, есть какая-то причина и с этим нужно разбираться.

– **А какие орудия промысла чаще всего теряют?**

– Насколько мне известно, тралы теряются крайне редко. Это очень дорогостоящая снасть, которая имеет систему автоматического управления, а суда оснащены современной навигационной аппаратурой. По словам рыбаков, если утеря и происходит, то обычно трал стараются найти. Судя по виденным мной выбросам на берегу Баренцева моря, обычно теряются или выбрасываются вырезанные куски дели, канаты, веревки. Попадались крабовые ловушки и их фрагменты.

– **Одиночные ловушки без хребтины?**

– Да. Как я понимаю, преобладают ловушки не промышленного рыболовства, а частных рыбаков. Потому что

районы промышленного лова краба находятся довольно далеко от берега, и если ловушка там утеряна, то вероятность ее выбрасывания на берег близка к нулю.

Вообще количественно соотношение фрагментов разных видов орудий лова в морских выбросах может зависеть от районов промысла и течений. Где работают донными тралами, там, соответственно, больше кусков дели, где ставными сетями – обрывков сетеполотна. Эта проблема очень сложная, ведь никто не ведет учет, никто в этом не заинтересован. Конечно, при больших потерях, вроде трала, рыбаки сообщают или ищут, что же касается мелких фрагментов, то, конечно, об этом никому не сообщается.

– Но, может быть, даже намеренно выбрасывают. Допустим, тралмастер чинил на борту трал, вырезал кусок дели, выбросил...

– Да. Основная беда, насколько я понимаю, это небрежность, несознательность. Ни одна компания, ни один капитан не может уследить за каждым членом экипажа, поэтому одно из направлений нашей работы – это сбор и распространение информации о морском мусоре, включая орудия лова и их фрагменты. По сути, мы предлагаем провести

обучающие курсы. Хотим показать рыбакам последствия таких вроде бы безобидных действий, чтобы они поняли масштабы проблемы, чтобы задумались, стоит ли выбрасывать или лучше отнести и сдать.

Второе направление – это изучение и оптимизация схемы обращения орудий лова. Необходимо провести анализ жизненного цикла орудий лова, выявить и разработать меры устранения слабых звеньев в этой схеме. В том числе предполагается проведение социологического опроса рыбаков о причинах выбросов и потерь орудий лова. В результате – выработка рекомендаций по снижению рисков потерь самих орудий лова и фрагментов. Возможно, применение каких-то новых материалов, изменение узлов, технологии постановки и выборки, может быть, технических приспособлений.

Третье и главное – мы думаем о разработке механизма, мотивирующего рыбаков сдавать мусор на берег, а не выбрасывать за борт. Для этого будем собирать рабочую группу из заинтересованных сторон среди рыбаков, экспертов, ученых, в том числе норвежских. Необходимо устранение лазеек в нормативной базе и создание материальной заинтересованности в сборе и сдаче для утилизации остатков орудий лова.

И, наконец, поиск и внедрение технологий по утилизации и рециклингу отработанных орудий лова. Это тоже очень важное направление, развитие которого будет стимулировать сбор и сдачу этих орудий.

– А кто рассматривается в качестве вероятных спонсоров?

– Есть шведский проект, который мы сейчас прорабатываем.

– И какая сумма потребуется?

– Я сейчас вам точно не скажу, но это в основном не очень большие деньги.

– Может быть, есть смысл обратиться к российским компаниям или в Росрыболовство?

– Росрыболовство вряд ли выделит деньги, поскольку такого в нашей практике еще не было. А с рыбаками – да, мы ведем переговоры, и, несмотря на то, что это для них не самая приятная тема, тем не менее, они уже выразили согласие участвовать в этой работе. И это очень важно для нас, так как без доброй воли, без сознательности рыбаков вряд ли что-то получится.

Андрей ДЕМЕНТЬЕВ
Владивосток – Мурманск

ТОПЛИВНЫЕ СУБСИДИИ ВНЕСЛИ В ГОСПРОГРАММУ

Правительство внесло изменения в госпрограмму развития рыбохозяйственного комплекса. В числе поправок субсидирование части топливных затрат рыбакам, которые работают в удаленных районах промысла.

Обновленная редакция госпрограммы «Развитие рыбохозяйственного комплекса» на период до 2024 г. утверждена постановлением правительства от 30 марта 2021 г. № 485. В целом она предусматривает уменьшение финансирования из бюджета мероприятий госпрограммы на текущий год с 14,055 млрд рублей до 13,781 млрд рублей.

При этом объем бюджетных ассигнований на реализацию подпрограммы «Организация рыболовства» увеличен с 80,6 млн рублей до 549,9 млн рублей. Как сообщает корреспондент Fishnews, это объясняется в первую очередь появлением нового вида субсидий для рыбаков. Они предназначены для компенсации

части затрат на приобретение топлива при рыболовстве за пределами исключительной экономической зоны РФ.

В текущем году на топливные субсидии в федеральном бюджете отведено более 461,5 млн рублей. Правда, на последующие годы средства на эти цели в госпрограмму пока не заложены.

По информации пресс-службы кабмина, проект постановления, который установит правила предоставления субсидий, уже разработан Минсельхозом и будет внесен в правительство в ближайшее время. Ожидается, что за счет субсидий рыбодобывающие предприятия смогут возместить до 30% затрат на приобретение судового топлива.

Сроки проведения отбора претендентов и порядок подачи заявок на получение господдержки определит Росрыболовство. Эта информация будет опубликована на сайте ведомства и на едином портале бюджетной системы России не позднее 31 августа.

В отраслевом сообществе в целом положительно оценивают новую меру поддержки. Однако руководители ассоциаций рыбопромышленников обращают внимание, что государственная поддержка расширения районов присутствия российских рыбаков требует комплексного подхода, поскольку организация экспедиционного промысла – крайне затратное и рискованное мероприятие. FN

Газета «Fishnews дайджест»

Издается с 2010 года

Выпуск № 4 (130)

СМИ зарегистрировано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций, запись о регистрации ПИ № ФС 77-77920.

Учредитель и издатель:

ООО Медиахолдинг «Фишньюз»
690091, Приморский край, г. Владивосток,
ул. Светланская, 51-А, оф. 404

Генеральный директор

Яна ЯШИНА
e-mail: yashina@fishnews.ru
тел.: 8-914-703-68-60

Адрес редакции:

690091, Приморский край, г. Владивосток,
ул. Светланская, д. 51-А, оф. 404
тел.: 8 (423) 226-84-44, факс: 8 (423) 222-95-53

Главный редактор

СЫЧЁВА Наталья Олеговна
e-mail: n_sycheva@inbox.ru
skype: nata_sycheva
тел.: 8-924-233-31-36

Редакция сетевого издания Fishnews.ru:

Главный редактор
Маргарита КРЮЧКОВА
e-mail: margarita_kr@bk.ru
тел.: 8-914-069-58-60

Москва и Центральный федеральный округ

Шеф-редактор
Анна ЛИМ
e-mail: anna@fishnews.ru
тел.: 8-926-828-25-39

Верстка и дизайн:
Сергей БРАЖНИК

Фотографии в номере:


Ольга ШУТЬ
Виктор БУКВЕЦКИЙ
Анна ЛИМ
РИА Fishnews.ru
Татьяна ЮЛУСОВА, WWF России
АО «АТФ»
ГУ МЧС России по Ленинградской области
Пресс-служба правительства Приморского края
Пресс-служба Росрыболовства
ПАО «Завод «Красное Сормово»
ООО «Торговая Компания Нерей»

Отдел распространения и подписки:

Антонина ЛОПАТНИКОВА
e-mail: antonina@fishnews.ru
тел.: 8-914-707-05-28

Газета распространяется по редакционной подписке.

Мнение авторов может не совпадать с позицией редакции. Редакция не предоставляет справочной информации. Перепечатка материалов, опубликованных в газете «Fishnews дайджест», допускается только с письменного согласия редакции.

Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных объявлениях. Все товары и услуги подлежат обязательной сертификации. Материалы, отмеченные знаком , публикуются на правах рекламы. Знак информационной продукции «+16»

Свободная цена.

Дата выхода в свет:
30.04.2021 г.

Тираж 1500 экз.

Отпечатано в типографии ООО «Издательская группа В.И.Т.»
690090, Приморский край, г. Владивосток, ул. Алеутская, 45-А
тел.: 8 (423) 257-15-64



6-8 ИЮЛЯ
— 2021 —
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ



ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ПО РЫБОЛОВСТВУ

GLOBAL and **SEAFOOD** **FISHERY FORUM** **EXPO RUSSIA**

F I S H E R Y • A Q U A C U L T U R E • P R O C E S S I N G

ПЕРИОДИЧНОСТЬ:
ЕЖЕГОДНО
ПЛОЩАДЬ:
26 000+ м²

ПОСЕТИТЕЛИ:
10 000+ СПЕЦИАЛИСТОВ
ИЗ **45** РЕГИОНОВ РОССИИ
ИЗ **50** СТРАН МИРА

УЧАСТНИКИ:
350+ КОМПАНИЙ
ИЗ **30** СТРАН
МИРА



ОТРАСЛЕВОЙ
ВЫСТАВОЧНЫЙ
ОПЕРАТОР

EXPO SOLUTIONS GROUP
+7 (499) 922 44 17
+7 (967) 017-35-86
INFO@RUSFISHEXPO.COM

WWW.SEAFOODEXPORUSSIA.COM



На правах рекламы