

# FISHNEWS

ИЗДАНИЕ МЕДИАХОЛДИНГА FISHNEWS

НОВОСТИ РЫБОЛОВСТВА

Информационно-аналитический журнал

№ 4 (41) 2015

## Рыбной отрасли прописали дозу инвестиций

О ключевых решениях  
по итогам Госсовета

## Сахалинская рыба меняет формат

Из чего складывается  
доступность рыбы

## Технология начинается с мысли

Российские инженеры  
готовы модернизировать  
рыбопереработку



**Александр ТКАЧЕВ:  
ОТ ПОРУЧЕНИЙ – К ДЕЛУ**

# Д ДАЛЬРЫБА

Традиции качества

с 1959 года



Россия, 690990, Владивосток, ул. Светланская, 51-а  
Телефон: (423) 222-46-40, факс: (423) 222-02-19  
E-mail: dalryba@fastmail.vladivostok.ru; www.dalryba.ru

## СОДЕРЖАНИЕ

- 2 ОТ ПОРУЧЕНИЙ – К ДЕЛУ**  
Министр сельского хозяйства Александр Ткачев о механизмах реализации поручений президента
- 6 Владимир ГАЛИЦЫН: РЕЗУЛЬТАТ БУДЕТ ЗАВИСЕТЬ ОТ ТОГО, КТО И КАК БУДЕТ ИСПОЛНЯТЬ ПОСТАВЛЕННЫЕ ЗАДАЧИ**  
Камчатка подводит «рыбные» итоги года
- 12 ТЕХНОЛОГИЯ НАЧИНАЕТСЯ С МЫСЛИ**  
Российские инженеры готовы модернизировать рыбопереработку
- 16 РЫБНОЙ ОТРАСЛИ ПРОПИСАЛИ ДОЗУ ИНВЕСТИЦИЙ**  
О ключевых решениях по итогам Госсовета
- 20 КВОТЫ КАК МОТИВ К ИНВЕСТИЦИЯМ**  
Кластерные дивизионы и единое промышленное пространство, квоты под судостроение и переработку – Росрыболовство готовит предложения
- 26 ОЛЮТОРСКУЮ СЕЛЬДЬ – НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК**  
«Океанрыбфлот»: социально ответственный бизнес по-камчатски
- 30 Сергей ЕРЕМЕЕВ: ПБФ ГОТОВА РАБОТАТЬ НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК**  
Из жизни градообразующего предприятия
- 33 САХАЛИНСКАЯ РЫБА МЕНЯЕТ ФОРМАТ**  
Из чего складывается доступность рыбы
- 40 Юрий БАДОДИН: РЕМОНТОМ СУДНА ДОЛЖЕН ЗАНИМАТЬСЯ ЗАВОД-СТРОИТЕЛЬ**  
Системные проблемы в судоремонте стимулируют верфи к развитию
- 44 БОЛЬШОЙ ВЕТЕРИНАРНЫЙ ВОПРОС**  
В сфере ветеринарного оформления – новые решения и поручения
- 47 РОССИЙСКАЯ АКВАКУЛЬТУРА ТЕРЯЕТ КОРМА**  
Незаконный вылов и экспорт артемии влекут серьезные потери для рынка
- 50 Игорь ИВЛЕВ: ПРИЧАЛЫ В РУКАХ ГОСУДАРСТВА – ГАРАНТИЯ СОХРАНЕНИЯ РЫБНОГО ПРОФИЛЯ ПОРТОВ**  
Кому решать стратегические задачи
- 53 ДОВЕЗТИ И НЕ ИСПОРТИТЬ**  
Рефрижераторные контейнеры и кластерный подход к организации доставки дальневосточной рыбопродукции
- 58 Василий ГЛУЩЕНКО: БУДЕМ И С КАРПОМ, И С ЛОСОСЕМ**  
Погода и эпизоотия поставили рыбоводов в непростые условия, но дали полезный опыт
- 62 КИТАЙ ГОТОВ ДЕЛАТЬ РЫБНЫЙ БИЗНЕС**  
Тенденции мировой рыбной промышленности – на выставке China Fisheries & SeaFood Expo (CFSE)

## РЕДАКЦИЯ

**ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР** Эдуард Владимирович КЛИМОВ, edd67@mail.ru, skype – eduardklimov

**ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА** Елена ФИЛАТОВА, prim\_elena@mail.ru, skype – prim\_elena, тел. (423) 226-84-44, факс (423) 222-65-92  
**ДЕПАРТАМЕНТ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ** Елена ШУЛЮПИНА, elena@fishnews.ru **ДЕПАРТАМЕНТ СОПРОВОЖДЕНИЯ ПРОЕКТОВ** Ксения ПИСАРЕВА, XPisareva@yandex.ru, skype – home16751 **СЕТЕВОЕ ИЗДАНИЕ FISHNEWS.RU** Маргарита КРЮЧКОВА, margarita\_kr@bk.ru, skype – margarita\_kr28, Алексей СЕРЕДА, aleksey@fishnews.ru, skype – alexey-fishnews, Анна ЛИМ, anna@fishnews.ru, skype – anyutalim  
**ФОТО НА ОБЛОЖКЕ** Аркадий БАРАНОВ **ФОТОГРАФИИ** Виктор БУКВЕЦКИЙ, Ольга ШУТЬ, Юрий ЯРЕМЕНКО, Маргарита КРЮЧКОВА, Валентина БОКОВИКОВА, Fishnews.ru  
**РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ: ООО «МЕДИАХОЛДИНГ «ФИШНЬЮС»** Яна ЯШИНА, skype – yanayashina, yashina@fishnews.ru, тел. 8-914-703-68-60  
 Материалы, отмеченные знаком , публикуются на правах рекламы.  
**ООО «F-CONSULTING»** Консалтинг и PR-сопровождение  
**ПРОЕКТ «ОТКРЫТАЯ ОТРАСЛЬ»** Наталья СЫЧЕВА, тел. 8-924-233-31-36, e-mail: sycheva@fish-open.ru  
**РАСПРОСТРАНЕНИЕ И ПОДПИСКА** Антонина ЛОПАТНИКОВА, тел. 8-914-707-05-28, e-mail: antonina@fishnews.ru

Журнал «Fishnews – Новости рыболовства» № 4 (41) 2015. Издается с 2006 года, [www.fishnews.ru](http://www.fishnews.ru). Свидетельство о регистрации ПИ № ФС 77-54280 от 24 мая 2013 г., выданное Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций. **РЕДАКЦИЯ** 690091, г. Владивосток, ул. Светланская, 51А, к. 404. Тел. (423) 226-84-44. **УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ** ООО Медиахолдинг «Фишньюс» 690091, г. Владивосток, ул. Светланская, 51А. Журнал распространяется по редакционной подписке. Подписка оформляется только через редакцию. Мнение авторов может не совпадать с позицией редакции. Редакция не предоставляет справочной информации. Перепечатка материалов, опубликованных в журнале «Fishnews – Новости рыболовства», допускается только с письменного согласия редакции. Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных объявлениях. Все товары и услуги подлежат обязательной сертификации. Цена свободная. Подписано в печать: по графику: 10.12.2015 г. в 18:00, фактически: 10.12.2015 г. в 18:00. Дата выхода: по графику: 21.12.2015 г., фактически: 21.12.2015 г. Тираж 1500 экз. Отпечатано в типографии ООО «Полиграф-Сервис-Плюс», Владивосток, ул. Русская, 65, корп. 10. Тел.: (423) 234-59-01.

# ОТ ПОРУЧЕНИЙ – К ДЕЛУ



Нужно сделать все, чтобы обеспечить доставку рыбы с Дальнего Востока на внутренний рынок, заявил глава Минсельхоза России Александр ТКАЧЕВ на заседании президиума Госсовета 19 октября. Каким образом в ведомстве предлагают решать эту задачу, министр рассказал в интервью журналу «Fishnews – Новости рыболовства». Ответил Александр Николаевич и на вопрос: как предполагается распределять «квоты под инвестиции».

– На заседании президиума Госсовета вы уделили значительное внимание теме доставки дальневосточной рыбы в основные регионы потребления. Здесь много проблем, много направлений для работы. С чего, на ваш взгляд, нужно начать?

– Решение этой задачи мы видим по трем направлениям. Первое – создание мощного рыбопромышленного кластера по приему, переработке и транспортировке рыбы в Приморском крае. Для этого всем задействованным федеральным органам власти надо уже сейчас включать инфраструктурные объекты в государственные программы поддержки.

Второе – это обеспечение перевозок достаточным парком рефконтейнеров. Причем контейнеры должны быть автономными, чтобы не терять преимущества возможности их индивидуальной доставки. По результатам прошлого года более 44% объема рыбопродукции с Дальнего Востока было перевезено по железной дороге в рефконтейнерах. Необходимы меры поддержки производства рефрижераторных контейнеров российскими предприятиями.

Третье – это снижение транспортных расходов при доставке рыбы и сокращение сроков ее доставки по железной дороге. Транспортники объясняют дополнительные расходы при транспортировке рефрижераторных контейнеров технологией организации их доставки. Значит, эту технологию надо менять, используя автономность рефконтейнеров. Тогда не будет оснований для применения повышающих коэффициентов к установленным тарифам. Сейчас такие коэффициенты применяются в обязательном порядке за скорость и за класс груза. И то и другое обосновывается возможностью отправки только определенным типом поездов. На самом деле такая доставка не является скоростной. Универсальные поезда идут быстрее в 3 раза. Кроме того, повышенный класс груза обусловлен отнесением его к категории «скоропорта». При этом надо понимать, что мороженая рыбопродукция имеет срок годности минимум 6 месяцев. После того, как в 2011 году поменялся алгоритм расчета стоимости за перевозку в рефрижераторных контей-

нерах, мы до сих пор не можем достигнуть прежних объемов.

Все три направления требуют комплексного межведомственного подхода к их решению со стороны федеральных органов власти, естественных монополий, субъектов Российской Федерации. Поэтому эти вопросы были вынесены на обсуждение на прошедшем 19 октября президиуме Госсовета. Соответствующие поручения Президента и Правительства Российской Федерации даны для исполнения всем задействованным сторонам.

– Минсельхоз и Росрыболовство предлагают предоставлять квоты «под инвестиции». Об этом было заявлено и на заседании президиума Госсовета. Каков будет механизм распределения долей в таком случае? Будет ли он распространяться на все объекты, для которых устанавливается общий допустимый улов, или это будет несколько определенных видов водных биоресурсов?

– Да, действительно, законопроект, разработанный Минсельхозом России, предусматривает

тельное участие отраслевого сообщества.

– Вы активно заявляете о необходимости использования потенциала, который есть у закупки российской рыбы в рамках государственного заказа. Минсельхозом разработан проект соответствующего постановления Правительства. Какие механизмы предусматривает этот документ для того, чтобы поддержать отечественного производителя? Каков ожидаемый срок начала действия постановления?

– Мы считаем данную меру действенным инструментом. Минсельхоз России осуществляет регулирование деятельности в сфере не только рыбохозяйственного комплекса, но и всей сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия. Поэтому мы включили в проект постановления основные виды продовольствия. Предложенный механизм прост: ограничить государственные и муниципальные закупки такого продовольствия, странами происхождения которого не являются члены Евразийского экономиче-

---

Законопроект, разработанный Минсельхозом России, предусматривает государственную поддержку в виде выделения квот господдержки под обновление рыбопромыслового флота и также под инвестиции в развитие береговой переработки. Механизм распределения долей в таких случаях будет определен постановлениями Правительства Российской Федерации.

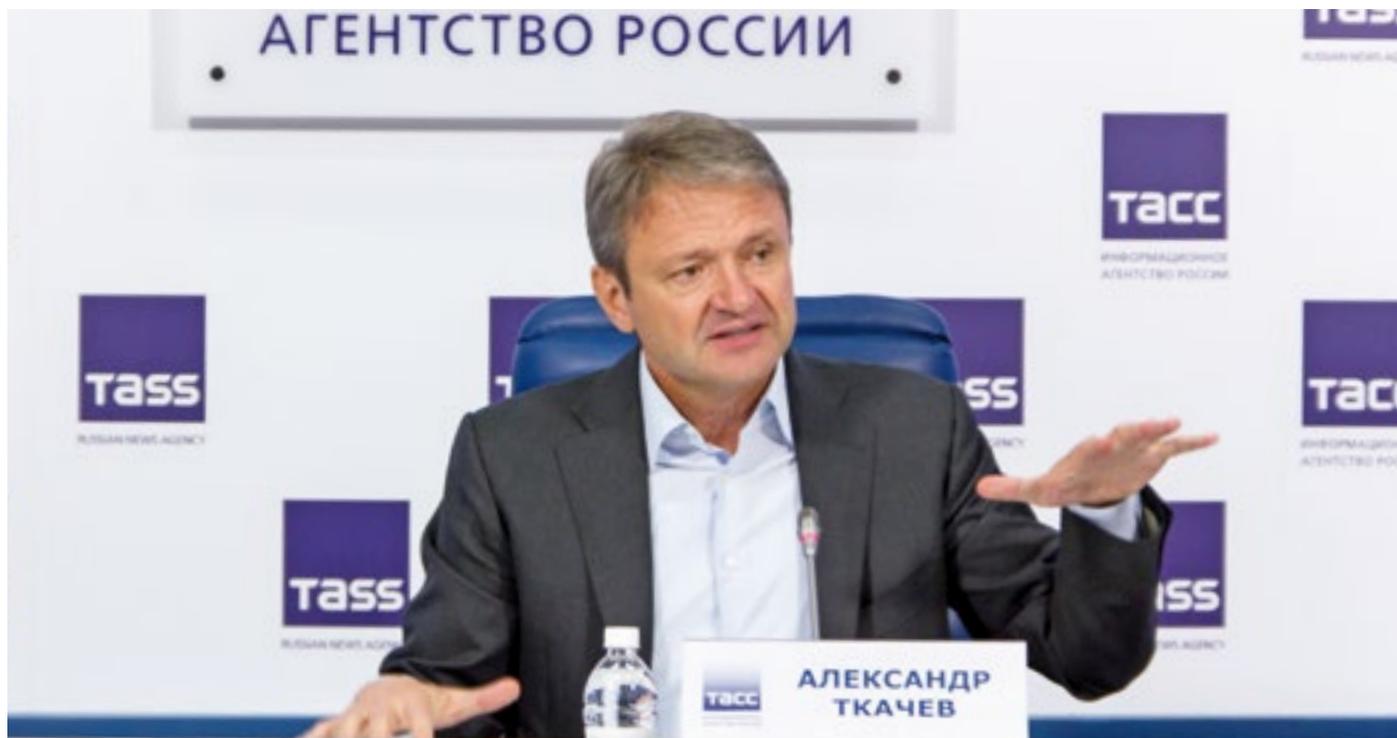
---

государственную поддержку в виде выделения квот господдержки под обновление рыбопромыслового флота и также под инвестиции в развитие береговой переработки. Механизм распределения долей в таких случаях будет определен постановлениями Правительства Российской Федерации. Соответственно, виды водных биоресурсов, на которые будет распространен этот механизм, и критерии включения в него этих видов будут прорабатываться в соответствии с установленными процедурами, которые предусматривают обяза-

ского союза. Поскольку основным производителем рыбопродукции в союзе является РФ, то и российская рыба будет применяться при госзакупках.

До сих пор идет согласительный процесс. У других сторон постоянно появляются новые замечания. Очень надеемся, что находимся на завершающей стадии. Но обещания по сроку давать не буду, поскольку это неразумно в данной ситуации.

– Сегодня развитию российской аквакультуры уделяется осо-



Предложенный механизм прост: ограничить государственные и муниципальные закупки такого продовольствия, странами происхождения которого не являются члены Евразийского экономического союза. Поскольку основным производителем рыбопродукции в союзе является РФ, то и российская рыба будет применяться при госзакупках.

сийской Федерации, исходя из своих финансовых возможностей. К таковым, кроме субсидирования процентных ставок по кредитам, относятся погашение части затрат: на транспортировку и реализацию готовой рыболовной продукции и рыболовного материала; на приобретение электроэнергии и ГСМ; на восстановление и строительство специализированных прудов; на аренду недвижимого имущества, а также техники и оборудования и многое другое.

В условиях предоставления указанных объемов господдержки самую активную роль играют бизнес и региональные администрации, так как от них полностью зависит подготовка и подача заявок, а значит, в конечном счете динамика развития товарного рыболоводства. Целевые показатели в этой сфере определены рыбохозяйственной госпрограммой. Годовое значение объема рыболовного производства, предусмотренное на 2016 год, составляет 199 тыс. тонн (в 2015 году – 180 тыс. тонн). Для сравнения: в 2014 году было произведено около 160 тыс. тонн продукции аквакультуры. К 2020 году отрасли необходимо достичь ежегодного показателя производства в 370 тыс. тонн. И, на мой взгляд, это вполне достижимо. **FN**

**бое внимание. Какие меры стимулирования и в каком объеме предусматриваются в условиях непростого бюджета 2016 года и каких результатов планируется достичь?**

– Общий объем финансирования государственной программы «Развитие рыбохозяйственного комплекса» в законопроекте о федеральном бюджете на 2016 год снижен на 11,6% по отношению к федеральному закону 384-ФЗ от 1 декабря 2015 года «О федеральном бюджете на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 годов». Снижение предусмотрено в отношении всех государственных программ Российской Федерации. Так что вы правильно сказали про непростые условия бюджета 2016 года.

При этом Росрыболовство как соисполнитель государственной программы предложило на 2016 год на государственную поддержку развития товарной аквакультуры, включая осетроводство, 511 млн. рублей. Для сравнения: в 2015 году было предусмотрено в полтора раза меньше.

Помимо упомянутой формы поддержки, Минсельхоз России в рамках сельскохозяйственной госпрограммы выделяет средства на содержание маточного поголовья племенных рыб, субсидирует кредиты на покупку рыболовного материала, комбикормов, удобрений и ветпрепаратов. Разнообразные виды поддержки рыболоводства предусматривают субъекты Рос-

# Что может быть лучше NAG-50 I?

Что может быть лучше линии переработки лососевых,  
побеждающей все аналоги всегда и во всем?



Только новое поколение этой линии.

**NAG-60 I**

На правах рекламы

Ксения ПИСАРЕВА

# Владимир ГАЛИЦЫН: РЕЗУЛЬТАТ БУДЕТ ЗАВИСЕТЬ ОТ ТОГО, КТО И КАК БУДЕТ ИСПОЛНЯТЬ ПОСТАВЛЕННЫЕ ЗАДАЧИ



Рыбохозяйственный комплекс Камчатского края занимает одно из важнейших мест в рыбном хозяйстве Дальнего Востока и России в целом. Ведущую роль отрасль играет и в экономике региона: на ее долю приходится более 50% объемов промышленного производства и около 90% экспортного потенциала края. О том, как Камчатка заканчивает этот год и с какими надеждами вступает в будущий, в интервью журналу «Fishnews – Новости рыболовства» рассказал руководитель министерства рыбного хозяйства Камчатского края Владимир ГАЛИЦЫН.

*Владимир ГАЛИЦЫН, заместитель председателя правительства – министр рыбного хозяйства Камчатского края*

– На протяжении последних лет Камчатка занимает лидирующие позиции по вылову водных биоресурсов как среди регионов ДФО (33%), так и России в целом (более 21%). Расскажите, удачной ли была путина этого года, удалось ли удержаться в лидерах?

– В этом году, как и в предыдущие, путина была организована по бассейновому принципу: все речные и морские участки промышленного и прибрежного рыболовства в пределах одного промыслового района были объединены в 16 групп, на которые установили общий объем добычи.

Первоначальный возможный вылов в 2015 году для Камчатского края был определен в 184 тыс. тонн. Фактические же подходы тихоокеанских лососей и складывающаяся промысловая обстановка позволили скорректировать первоначальный объем в сторону увеличения – до 259 тыс. тонн (в резерве осталось 19 тыс. тонн).

Всего в путину 2015 года добыто 192,334 тыс. тонн (без гольцов), в том числе в рамках промышленного и прибрежного рыболовства 189 тыс. тонн. За период с 2009 года это четвертый по величине вылов лосося в регионе.

На востоке полуострова промышленный вылов составил 120 тыс. тонн. На западе объем добычи поменьше – 68 тыс. тонн.

Хочу отметить, что за последние восемь лет на Камчатке кардинально изменилось соотношение морской и береговой переработки. В этом году на берегу переработано 140 тыс. тонн лососей (74% от путинных уловов), в море – почти 49 тыс. тонн.

Так, на Западной Камчатке из 68 тыс. тонн красной рыбы только 400 тонн было обработано в море, все остальное – на береговых предприятиях. То есть мы можем гарантировать, что при нормальных подходах, с учетом существующей системы распределения объемов, наличия заводов по основным водным объектам, мы сможем обеспечить переработку 100% рыбы на береговых заводах. Это не может не радовать, потому что наша основная цель и задача – обеспечение занятости населения на прибрежных территориях.

Кстати, сегодня рыбная отрасль обеспечивает около 15 тыс. рабочих мест, как всегда определяя

социально-экономическое положение Камчатского края и, прежде всего, его прибрежных населенных пунктов.

На сегодняшний день в крае функционируют свыше 400 предприятий, ведущих рыбохозяйственную деятельность с круглогодичным либо сезонным производственным циклом. Более 240 осуществляют вылов водных биологических ресурсов.

– Давайте поговорим о материально-технической составляющей комплекса – флоте, береговых заводах, ведь это залог эффективной работы отрасли. Есть ли планы по обновлению и модернизации существующих мощностей?

– Добывающий флот края – это более 600 крупно-, средне- и малотоннажных судов. В целом же промысловый флот Камчатки с учетом транспортных, вспомогательных

обновления основных фондов по виду деятельности «Рыболовство, рыбоводство» до 14,5%. На эти цели до 2020 года из краевого бюджета планируем направить около 49 млн. рублей, еще 600 млн. намерены привлечь из внебюджетных источников. Мы полагаем, что проводимая политика обеспечит рост инвестиционной активности предприятий.

Другой неотъемлемой составляющей рыбохозяйственного комплекса Камчатского края являются береговые перерабатывающие предприятия. В крае уже построено и действует более 190 рыбоперерабатывающих заводов с круглогодичным либо сезонным производственным циклом, из которых 17 осуществляют выпуск рыбных консервов. Суммарная суточная мощность заводов составляет более 12 тыс. тонн мороженой продукции, 1200 туб консервов, емкости для

---

За последние восемь лет на Камчатке кардинально изменилось соотношение морской и береговой переработки. В этом году на берегу переработано 140 тыс. тонн лососей (74% от путинных уловов), в море – почти 49 тыс. тонн.

---

судов и судов прочего назначения насчитывает более 1700 единиц. Действительно, обновление рыбопромыслового флота, развитие портовой инфраструктуры для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота являются одними из приоритетных задач, решение которых позволит обеспечить устойчивое развитие комплекса. Ряд мероприятий, направленных на стимулирование строительства, приобретения и модернизации рыбопромыслового флота, заложены в Стратегии развития Камчатского края до 2030 года. Так, одна из мер – предоставление субсидий рыбодобывающим предприятиям региона на возмещение части затрат на уплату процентов по инвестиционным кредитам и займам, полученным на обновление флота. Мы ожидаем, что это позволит повысить коэффициент

хранения мороженой продукции – более 130 тыс. тонн.

Ежегодно предприятиями Камчатского края выпускается свыше 800 тыс. тонн товарной пищевой рыбной продукции, включая консервы. По оперативным статистическим данным за 9 месяцев текущего года предприятиями края произведено 719 тыс. тонн рыбо- и морепродукции. Из них на экспорт ушло всего 208,5 тыс. тонн на сумму 442 млн. долларов.

Между тем техническая и технологическая модернизация рыбодобывающего и рыбоперерабатывающего производства также относятся для нас к приоритетным проектам. По этим направлениям планируем предоставлять субсидии для возмещения части затрат на уплату процентов по инвестиционным кредитам и лизинговым платежам на строительство и мо-



Добывающий флот края – это более 600 крупно-, средне- и малотоннажных судов. В целом же промысловый флот Камчатки с учетом транспортных, вспомогательных судов и судов прочего назначения насчитывает более 1700 единиц.

дернизацию объектов рыбоперерабатывающей инфраструктуры, а также на приобретение оборудования, в том числе холодильного и технологического. Будет оказываться содействие инвесторам в подключении к электро- и газовым сетям, строительстве дорог и других инфраструктурных объектов. Мы рассчитываем внедрить технологии глубокой переработки сырья, в том числе безотходного, заменить устаревшее оборудование на береговых рыбоперерабатывающих производствах, увеличить объем производства продукции с высокой степенью переработки. Намерены внедрить у себя инновационные технологии, которые позволят решить задачу комплексной переработки ресурсов. За этим мы

видим будущее перерабатывающего комплекса.

– С чем еще связывает свое «рыбное» будущее Камчатка?

– Если подходить к вопросу глобально, то перспективы развития рыбной отрасли региона правительство Камчатского края связывает с созданием условий для дальнейшего динамичного развития мощного рыбохозяйственного комплекса. Я говорю о кластере, который полностью обеспечит добычу, хранение, переработку и реализацию продукции из водных биоресурсов, посредством реализации мероприятий по сохранению и расширению ресурсной базы рыболовства (развитию аквакультуры), развитию береговой инфраструк-

туры глубокой переработки, обновлению рыбопромыслового флота, развитию Петропавловска-Камчатского как крупного логистического центра на трассе Северного морского пути.

Особое внимание уделяется вопросам развития аквакультуры на территории региона. Мы уверены, что действенным механизмом восполнения и увеличения запасов водных биоресурсов для Камчатского края может стать реализация мероприятий, направленных на восстановление и сохранение ресурсно-сырьевой базы рыболовства, искусственное воспроизводство водных биоресурсов и развитие аквакультуры (лососеводства).

В настоящее время лососевое хозяйство Камчатки практически полностью обеспечивается природными популяциями. Наш край при своем высочайшем водном потенциале является практически единственной территорией в Азиатско-Тихоокеанском регионе, где еще сохранились уникальные по своему качеству и численности запасы диких, наименее нарушенных антропогенным воздействием, популяций тихоокеанских лососей. Рыбоводной деятельностью на Камчатке занимаются всего 5 федеральных

рыборазводных заводов, входящих в состав ФГБУ «Севострыбвод» (Вилкойский ЛРЗ, ЛРЗ «Кеткино», Малкинский ЛРЗ, ЛРЗ «Озерки» и Паратунский ЭПЛРЗ), суммарной производственной мощностью 45,2 млн. штук подращенной молоди тихоокеанских лососей – чавычи, нерки, кеты и кижуча. Это примерно 5% от общего количества молоди, выпускаемой ЛРЗ Дальнего Востока на сегодняшний день. Все эти заводы – федеральные и существуют на 100% за счет бюджетных средств, основная цель их работы – природоохранная деятельность, компенсация антропогенного влияния на популяции лососей.

Анализ, проведенный профильным научно-исследовательским институтом КамчатНИРО, показал, что приоритетом развития аквакультуры на территории Камчатки должно стать создание, восстановление и увеличение численности популяции тихоокеанских лососей в водных объектах края посредством строительства лососевых рыбозаводов при максимальном сохранении существующей структуры естественного воспроизводства.

Данные мероприятия реализуются сегодня в рамках подпрограммы «Развитие аквакультуры» государственной программы края «Развитие рыбохозяйственного комплекса Камчатского края на 2014-2020 годы». Рассматривается возможность строительства частных лососевых рыбозаводов на 14 водных объектах. При условии полного завершения запланированных мероприятий и выхода заводов на проектную мощность следует ожидать, что выпуск молоди лососей в естественные водные объекты полуострова к 2020 году составит 82,6 млн. штук, а увеличение уловов тихоокеанских лососей – примерно 7-10 тыс. тонн в год.

– **Между тем условия работы в отрасли меняются. Недавно состоялось заседание президиума Госсовета, по итогам которого уже вышли поручения президента. Какие из них вы считаете наиболее важными для отрасли?**

– Данные поручения действительно определили вектор развития рыбохозяйственного комплекса на ближайшие годы. Одним из ключевых поручений главы государства стало увеличение срока



*На Камчатке действует более 190 рыбоперерабатывающих заводов, за 9 месяцев 2015 года произведено 719 тыс. тонн продукции*

действия договора о закреплении долей квот добычи (вылова) водных биоресурсов до 15 лет (в настоящее время 10 лет). Это, конечно, положительный момент. Отмечу, правительство и рыбаки нашего края всегда выступали за сохранение «исторического принципа» закреплении долей квот. Теперь добросовестные пользователи при соблюдении необходимых условий получают ресурс на более долгий срок и смогут гарантированно трудиться все это время, не боясь каких-либо новаций в законодательстве.

Мы также, безусловно, поддерживаем поручение президента, направленные на борьбу с «квотными рантье», которое предусматривает, что не менее 70% улова в течение двух лет юридические лица должны будут осваивать на судах, находящихся в собственности или используемых на основании договора лизинга, с повышением с 50% до 70% обязательного порога освоения квот. Я уверен, что эта мера позволит повысить эффективность освоения федерального ресурса и избавиться от тех, кто не желает эффективно трудиться.

Отрадно, что в списке поручений главы государства нашел от-

ражение вопрос об образовании правительственной комиссии по развитию рыбохозяйственного комплекса. Я считаю, что этому направлению необходимо уделить особое внимание. Образование (возобновление деятельности) правительственной комиссии позволит предметно рассматривать проблематику и оперативно решать конкретные вопросы развития рыбохозяйственного комплекса, что пойдет только на благо отрасли.

– **Нашли отражение и большие для рыбаков Камчатки вопросы ветеринарного надзора. Его, согласно поручению, будут осуществлять исключительно в районах добычи водных биоресурсов.**

– Я считаю, что существующий береговой ветеринарный надзор за рыбой, выловленной в благополучных в санитарно-эпидемиологическом отношении районах промысла, – это колоссальный административный барьер. Ни для кого не секрет, что действующая система только создает рыбакам дополнительные проблемы. Во-первых, увеличивается срок прохождения продукции от производителя до ее потребителя. Во-вторых, на рыбаков налагаются дополнитель-



Сегодня рыбная отрасль обеспечивает около 15 тыс. рабочих мест, как всегда определяя социально-экономическое положение Камчатского края и, прежде всего, его прибрежных населенных пунктов.

ные как административные, так и финансовые обязательства. Я полагаю, что если поручение будет грамотно реализовано, то это позволит решить проблему излишних административных барьеров.

Другой пункт документа, который, с одной стороны, убирает барьеры, а с другой – должен решить давно обсуждаемые проблемы обеспечения доступа на внутренний рынок страны качественной рыбопродукции отечественного производства, – это поручение об установлении запрета на закупки для государственных и муниципальных нужд отдельных видов импортируемой рыбной продукции.

Это очень важный вопрос. Камчатка, как и другие дальневосточные регионы, неоднократно направляла свои предложения о

необходимости решения проблемы закупки для государственных нужд качественной рыбопродукции у отечественных производителей. Причем это не замороженная рыба сомнительного качества (содержащая полифосфаты), которая пришла из-за границы. Уверен, что при необходимости российские предприятия смогут обеспечить производство продукции того вида и той степени переработки, которая будет востребована у ее потребителей – предприятий государственного и муниципального уровней: школ, детских садов, учреждений здравоохранения и других. Госзаказ будет стимулировать наших рыбаков продавать рыбу на внутренний рынок (а качественная рыба – это в первую очередь здоровье наших граждан). И безусловно,

гарантированный сбыт рыбопродукции на внутреннем рынке позволит обеспечить строительство и модернизацию перерабатывающих мощностей, а это дополнительные рабочие места и налоги.

Также для нас важно, что по поручению президента должны быть представлены предложения по решению еще ряда проблем, которые имеют большое значение для развития рыбохозяйственного комплекса Камчатки. Это вопросы доставки рыбной продукции с Дальнего Востока в центральную часть Российской Федерации, совершенствования разграничения полномочий между органами государственной власти РФ, государственной власти субъектов и органами местного самоуправления в области любительского, спортивного рыболовства и традиционного рыболовства, осуществляемого коренными малочисленными народами Севера, Сибири и Дальнего Востока.

– Однако есть ведь и спорные моменты. Как вы относитесь к введению так называемых «квот под киль»? Планируется, что 20% квот будут предоставляться «на инвестиционные цели» – закупку новых судов рыбопромыслового флота с российских верфей, строительство объектов переработки водных биоресурсов.

– В этом вопросе главным является механизм распределения таких лимитов. Мы очень надеемся, что это будет прозрачный справедливый порядок, дающий право и возможность всем пользователям, которые реально имеют потребность в строительстве новых современных судов, заявиться на общих условиях и получить равный доступ и к строительству судов, и к ресурсам. Раз уж государство предоставляет такую гарантию, она не может быть доступна только избранным предприятиям.

Я еще раз обращаю внимание: поручения президента имеют большое значение для развития всего рыбохозяйственного комплекса страны, но результат будет зависеть от того, кто и как будет исполнять поставленные задачи.

По нашему мнению, для достижения наилучшего результата правильным будет, чтобы в этой работе принимали участие все заинтересованные стороны – и власти всех уровней, и рыбаки. **FN**

# Система регенерации топлива из отходов нефтепродуктов



**49,5 % топлива**



**49,5 % воды**



**1% частиц  
твёрдой фазы**

Система Альфа Лаваль PureDry — это высокоэффективная и надежная автоматизированная модульная система, обеспечивающая непрерывное извлечение пригодного для повторного использования тяжелого топлива из отходов нефтепродуктов, образующихся в машинных отделениях судов и помещениях электростанций с дизельными установками.

Система PureDry эффективно разделяет отработанные нефтепродукты на три фракции:

- воду с содержанием нефтепродуктов менее 1000 частей на млн (ppm);
- тяжелое топливо с содержанием воды менее 5 %;
- практически полностью обезвоженный шлам, легко размещаемый на суше в виде твердых отходов.

Регенерированное тяжелое топливо возвращается в топливную цистерну для повторного использования.



Смотрите обучающие и информационные видеоролики на нашем канале в Youtube!  
[www.youtube.com/user/alfalaval](http://www.youtube.com/user/alfalaval)

**ОАО «Альфа Лаваль Поток»**  
141060, Россия, Московская область,  
г. Королев, мкр. Болшево, ул. Советская, 73.  
Тел.: +7 (495) 232 12 50,  
факс: +7 (495) 232 25 73.

**Представительство  
ОАО «Альфа Лаваль Поток»  
во Владивостоке:** 690091, Россия,  
г. Владивосток, ул. Суханова, 3а, офис 308.  
Тел.: +7 (914) 675 33 68,  
e-mail: alexander.malkov@alfalaval.com



[www.alfalaval.ru](http://www.alfalaval.ru)

Наталья СЫЧЕВА

# ТЕХНОЛОГИЯ НАЧИНАЕТСЯ С МЫСЛИ

Квотам «на инвестиционные цели» отвели одно из ключевых мест в поручениях Президента. Указаны и цели их использования – под закупку новых судов рыбопромыслового флота, построенных на российских верфях, и строительство объектов переработки водных биоресурсов.

Одним из доводов в поддержку «модернизации» исторического принципа распределения квот стало утверждение о существующей проблеме неразвитой береговой переработки, озвученное на заседании президиума Госсовета. Существенным недостатком для отрасли считают и сырьевую направленность рыбного экспорта, что непосредственно связано с переработкой уловов еще в море. В то же время отмечается, что большая часть оснащения рыбопромысловых судов сегодня в России не производится – это специализированное оборудование, производственные и холодильные комплексы. Эту проблему предлагается решать с привлечением зарубежного опыта. Минвостокразвития, к примеру, уже анонсировало переговоры с рядом иностранных компаний, которые заинтересованы в локализации сборки соответствующего оборудования на Дальнем Востоке.

А как оценивают положение вещей в отрасли российские производители оборудования для рыбопереработки? И способны ли отечественные инженеры сегодня обеспечить рынок необходимыми тех-

нологиями? На вопросы журнала «Fishnews – Новости рыболовства» ответил эксперт в области инжиниринга и производства современных технологий пищевой переработки – генеральный директор компании «Технологическое оборудование» Олег КОМАРОВ.

– Олег Валентинович, для начала как вы оцениваете планы Минвостокразвития: так ли необходимо в России создавать «отверточные» производства современного зарубежного оборудования или отечественное машиностроение все-таки способно восполнить существующий пробел?

– Если мы говорим о судовом оборудовании, то здесь на сегодняшний день действительно все непросто. Прежде всего потому, что Россия утратила необходимую базу. По крайней мере на Дальнем Востоке практически нигде не сохранилось систем обслуживания судов: нет полноценно развитых портов, специализированных предприятий, которые представляли бы сервис для судов на уровне, сравнимом с мировым. Но самое главное – это судоремонт.

Если суда не могут нормально ремонтироваться здесь, то они будут продолжать обслуживаться за рубежом.

У нашей компании, к примеру, есть технологии для судовой рыбопереработки и опыт работы с ними. Мы уже делали судовые проекты технологических комплексов для переработки рыбы, правда, приходится использовать импортные узлы и машины. Но судовладелец все равно идет на ремонт в Дальянь или Пусан, где есть свой подрядчик на технологическое оборудование, который установит свои машины и даже сэкономит на первом круге некоторую сумму. А потом обязательно выяснится, что это был самый нижний ценовой сегмент, что оборудование спроектировано и изготовлено не так, как надо было заказчику, а так, как поняли китайские инженеры, и т.д.

Это не единичный пример, а обычная практика, с которой приходится сталкиваться и нам, и судовладельцам. Поэтому, чтобы устранить существующий разрыв, я думаю, необходимо начинать с воссоздания базы для полноценного обслуживания судов в портах.

Возможно, я говорю сейчас об очевидных для многих вещах, но так обстоит ситуация на самом деле, и за многие годы проблемы никуда не ушли. Поэтому нужно продолжать поднимать эти вопросы. И, действительно, стоит начать хотя бы с организации у нас сборочных производств мировых лидеров машиностроения. А российские специалисты предложат свои технологические решения, без которых даже самое современное оборудование не впишется в схему производства.

– По берегу ситуация отличается?

– Здесь картина совсем иная. Я считаю, что все-таки неверно было бы говорить о неразвитости береговой переработки. Российский Дальний Восток сегодня инвестирует в эту отрасль колоссальные средства. Только Камчатка за последние 5-6 лет вложила миллиарды рублей в отстройку перерабатывающей береговой базы.

Сегодня в России производится широкий спектр оборудования для береговых заводов, есть аналоги большинства зарубежных машин. У нашей компании наработан огромный опыт по строительству и



*Олег КОМАРОВ, генеральный директор компании «Технологическое оборудование»*

модернизации береговых заводов буквально с нуля. К слову, большая часть рыбоперерабатывающих заводов, о которых в докладе на президиуме Госсовета говорил губернатор Камчатского края Владимир ИЛЮХИН, – это проекты «Технологического оборудования».

Поэтому все вопросы, касающиеся береговой переработки, уверен, можно решить силами российских специалистов. Тем более что берег не требует создания особой инфраструктуры по обслуживанию, как в случае с флотом.

– Фактически вы на сегодняшний день единственные, кто в России занимается комплексными технологическими решениями для рыбопереработки. Как нарабатывалась необходимая база знаний и опыта в этой сфере?

– Основной костяк наших специалистов пришел, как ни странно,

---

Я считаю, что все-таки неверно было бы говорить о неразвитости береговой переработки. Российский Дальний Восток сегодня инвестирует в эту отрасль колоссальные средства. Только Камчатка за последние 5-6 лет вложила миллиарды рублей в отстройку перерабатывающей береговой базы.

---

из отрасли мясопереработки. Отправной точкой стал 1998 год, когда Россия переживала очередной кризис и многие компании, которые работали с зарубежными партнерами, были вынуждены менять формат или покидать рынок. В этих условиях и появилась компания «Технологическое оборудование».

В 90-е мы наблюдали интересную картину: на фоне банкротства

советских крупных мясокомбинатов вдруг начали расти предприятия совершенно иного формата. На малых площадях, небольшим количеством людей они выпускали продукции в разы больше и при этом качественнее, чем доживавшие свой век доперестроечные «монстры». То есть пришли технологии, которые полностью смели то, что использовалось прежде. Поэтому,

когда мы попадали в те годы на рыбацкие предприятия, их техническое оснащение казалось нам просто невероятным: какие-то желоба, многоуровневые конструкции, повсюду ручной труд... Я все не мог понять, почему люди, которые имеют дело с таким прибыльным ресурсом, работают с технологиями прошлого века?

В 2001 году «Технологическое оборудование» заключило крупный контракт с одним из камчатских мясокомбинатов, к реализации которого мы привлекли наших немецких партнеров. Так мы показали рынку лучшие образцы

– технологическую линию. Чем и занялись наши инженеры, изучая все тонкости рыбопереработки на собственном опыте.

С каждым новым заказом мы получали и новый опыт. К 2004 году «Технологическое оборудование» смогло предложить рыбопереработчикам свое видение технологического процесса, собственные решения (как в плане обвязки узлов, так и по созданию оборудования) и сложные производственные схемы. Можно сказать, что уже в те годы мы фактически занялись импортозамещением, когда этого понятия еще не существовало.

ка, а у нас – единичные проекты, серийный выпуск здесь не организуешь.

Другое дело – сборочные производства зарубежных компаний. Речь идет об оборудовании, которое не имеет аналогов в России, – по холоду, по судовым технологиям. Тем более если государство намерено развивать судостроение, то есть потребуются серийный выпуск определенных узлов и машин.

По берегу, еще раз отмечу, ситуация другая: аналоги практически всех машин для береговых предприятий рыбопереработки сегодня производятся в России.

– Меры, которые предлагает государство для привлечения российских рыбаков к проектам судовых и береговых производств в виде «квот под инвестиции», могут стать дополнительной поддержкой для производителей оборудования?

– На самом деле рыбопромышленники и сегодня проявляют большую активность в инвестировании в переработку. Современные заводы на Дальнем Востоке начали строить еще 5-7 лет назад, и с каждым годом заказов поступает все больше.

Поэтому, конечно, важно, чтобы интересы таких рыбопромышленных компаний, которые до 2018 года активно инвестируют в строительство и модернизацию береговых производств, были учтены при очередном распределении квот.

Возможно, государству стоит учесть и то, что такие объекты переработки строились с привлечением российских инженеров и отечественных технологий. В дальнейшем это также можно использовать в качестве критерия для назначения дополнительных преференций рыбацким компаниям, которые захотят строить новые заводы, цеха или модернизировать существующие производства.

Можно создать и специальный реестр сертифицированных российских производителей оборудования, чтобы уберечь рынок от махинаций перекупщиков. А добросовестных российских производителей определять по соответствию определенным критериям, например, по наличию производственной базы, собственных проектировщиков и т.п.

Что касается компаний, которые заняты промышленным рыбо-

Мука и рыбий жир, выпускаемые на судне, – это глубокая переработка, а основной продукт, который при этом производит судно, – это рыба б/г – не считается высокой степенью переработки. Как судить о производстве в этом случае?

техники мирового уровня и смогли предложить решения, которые уже были интересны и рыбной отрасли. Наши инженеры ездили на зарубежные предприятия, перенимали передовой опыт, знакомились с последними новинками рынка, чтобы внедрять их и в России.

– С какими-то специфическими проблемами пришлось столкнуться на рыбацких предприятиях?

– Начав работать в этой нише в 2000-х годах, мы увидели следующую картину: на некоторых рыбацких предприятиях можно было встретить современные американские технологии, которые были очень продвинутые, но совершенно не адаптированы для российских условий. Это было следствием того, что рыбаки либо самостоятельно комплектовали линию, либо доверяли это зарубежным инженерам, которые не учитывали всех особенностей работы предприятия.

Между тем важно понимать, что сами по себе машины не являются технологией – это только узел, звено в цепи. А чтобы все работало эффективно, необходимо весь производственный процесс на предприятии связать в единую цепь

Сегодня мы работаем на уровне создания современных производств замкнутого цикла с безотходными технологиями, максимально используя отечественные разработки. За эти годы у нас сформировались типовые решения практически для любых процессов рыбообработки, а вот компоновка их в производственную линию или завод зависит уже от конкретных условий и задач заказчика.

– А можно ли зарубежные технологии в области рыбопереработки полностью заменить на отечественные?

– Можно, но вопрос – зачем? По некоторым сегментам это не имеет смысла, так как заменять мировых лидеров производства высокотехнологичного оборудования на конкурентном уровне крайне сложно и экономически неоправданно. Например, можно заказать у Optimar автоматическую линию для разделки и заморозки нерки, стоимостью в один миллиард рублей. Сколько нужно вложить в производство, чтобы выпускать такие машины, и как считать окупаемость? У них это отработанная технология производства для международного рын-

ловством и более остальных заинтересованы в получении дополнительных квот, – думаю, именно на них сосредоточится основное внимание государства в плане применения мер стимулирования. Но здесь, как я уже говорил, и ситуация сложнее: российскому берегу сперва необходимо возродить базу по обслуживанию судов, а уже затем «включать» обязательства и стимулы для рыбаков.

– А как вы оцениваете критерий степени (глубины) переработки, который предполагается использовать при индексации ставки сбора за пользование ВБР?

– С этим критерием законодателям надо быть предельно осторожными. Во-первых, определиться, что именно подразумевается под каждой из степеней переработки. Во-вторых, есть потребности рынка, которыми и руководствуется рыбак при производстве той или иной продукции. Если вы все суда начнете переделывать под выпуск филе, рынок столько не примет. Или другой пример: мука и рыбий жир, выпускаемые на судне, – это глубокая переработка, а основной продукт, который при этом производит судно, – это рыба б/г – не считается высокой степенью переработки. Как судить о производстве в этом случае?

Поэтому, считаю, в данном вопросе очень важно не принимать поспешных решений.

– Олег Валентинович, но, возвращаясь к состоянию отечествен-

ного машиностроения для рыбопереработки, все же стоит признать, что развитие этого сегмента промышленности в нашей стране идет очень неравномерно. В чем вы видите основную причину этого?

– Многие сегодня на первый план выносят проблему отсутствия квалифицированных кадров. Да, этот вопрос актуален и для российской рыбопереработки, и для отрасли, производящей оборудование. Но, на мой взгляд, прежде всего России не хватает институтов, производящих технологии в сфере рыбопереработки, как судовой, так и береговой.

– На заседании президиума Госсовета руководитель Росрыболовства Илья ШЕСТАКОВ, кстати, отметил, что некоторые компании, которые идут по пути модернизации судов, вкладывают средства чаще всего в переоборудование судовых фабрик и холодильных установок. Но при этом не учитывается инженерная инфраструктура судов, которая уже перестает соответствовать возрастающим производственным мощностям. Как итог – рост числа технических аварий на промысле.

– Я уверен, что от этого вопроса мы никуда не уйдем. И государство должно либо возглавить работу в этом направлении, используя ресурсы профильных научно-исследовательских, проектных институтов, образовательных учреждений, либо подключиться к инициативам бизнеса. Возможно, стоит создать экспертный совет с участием опыт-

ных практиков, который бы курировал работу по разработке стандартов, рекомендаций, новых технологий и в целом задавал вектор развития отрасли.

А пока мы самостоятельно стараемся вносить посильный вклад в развитие нашей отрасли. Так, совместно с Дальневосточным федеральным университетом сегодня «Технологическое оборудование» создает во Владивостоке площадку, своего рода научно-производственный центр со специализацией в области металлообработки. Мы завезем туда оборудование и обеспечим студентов практической работой. Со своей стороны ДВФУ как вуз, заинтересованный в подготовке специалистов высокого профессионального уровня, сможет реализовывать на этой площадке профессионально-ориентированные образовательные программы, опираясь на современные образцы производства.

Другой проект мы планируем реализовывать под крышей инновационного центра «Сколково». Уже с начала 2016 года планируется создать компанию «Дальневосточный инжиниринговый центр «Восток». Она объединит группу ведущих специалистов в области машиностроения: конструкторов, проектировщиков, технологов, – которые займутся созданием инновационных технологий и машин, в том числе для рыбопереработки. Уверен, что такая работа по воплощению мыслей и идей в реальные технологии сегодня будет востребована. FN

**КОРД-Фрунза**

690002, г. Владивосток, Океанский пр., 106/1  
 тел./факс: (423) 2427728, факс: (423) 2427729  
 www.cord.su mail@cord.su

**ПОСТАВКА, УСТАНОВКА  
 И ОБСЛУЖИВАНИЕ  
 ГИРОКОМПАСОВ  
 ПРОИЗВОДСТВА ТОКЮ КЕИКИ**

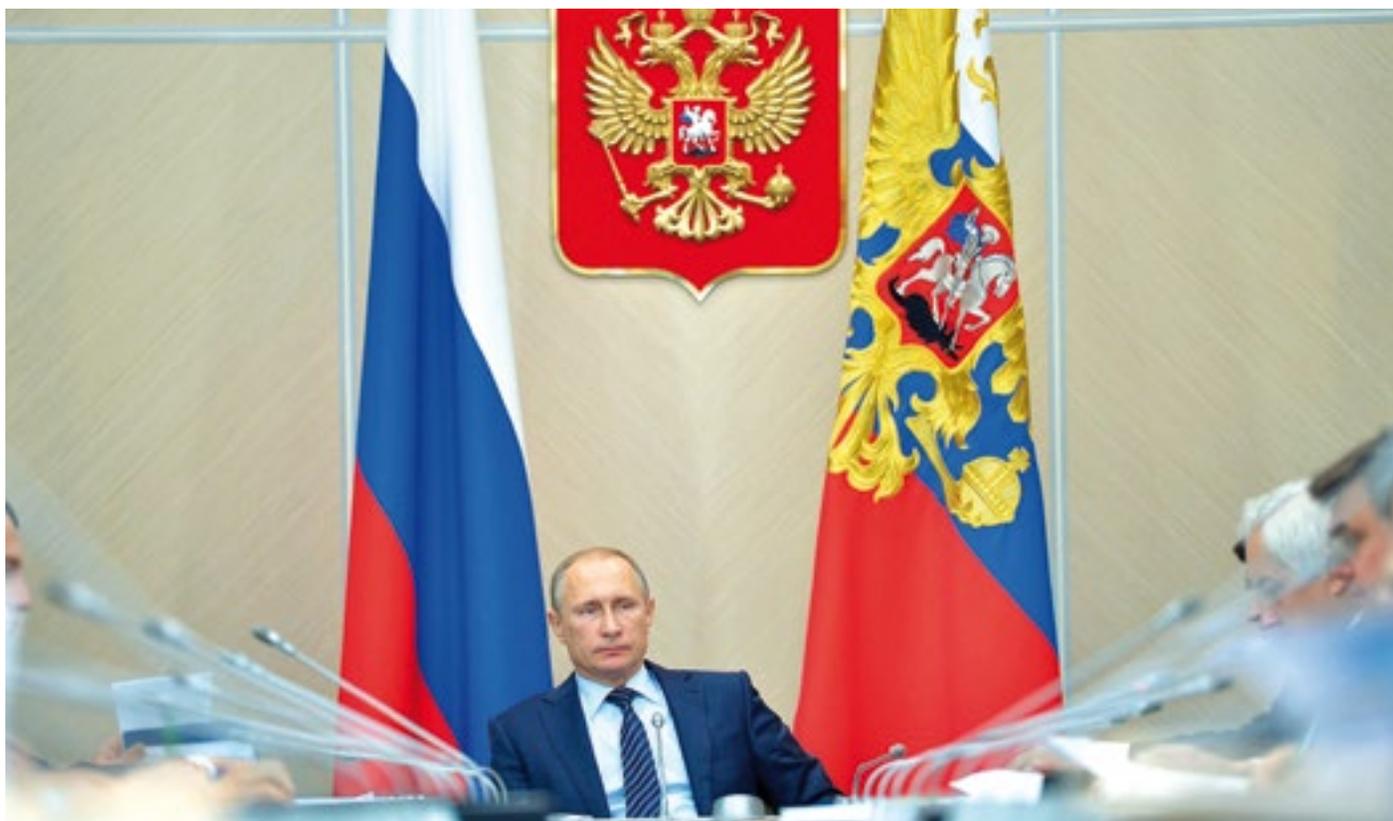
**TOKYO  
 KEIKI**

Выполнение работ  
 квалифицированными  
 специалистами, прошедшими  
 обучение у производителя

На правах рекламы

Анна ЛИМ

# РЫБНОЙ ОТРАСЛИ ПРОПИСАЛИ ДОЗУ ИНВЕСТИЦИЙ



19 октября в Москве Владимир ПУТИН провел заседание президиума Государственного совета РФ. На нем обсуждались проблемы рыбохозяйственного комплекса и был озвучен ряд предложений по стимулированию инвестиционной активности рыбопромышленных компаний, в том числе за счет перераспределения квот на вылов водных биоресурсов. Спустя три недели практически все эти инициативы нашли отражение в перечне поручений президента.



Заседание президиума Госсовета по вопросам развития рыбохозяйственного комплекса. 19 октября 2015 г., Ново-Огарёво

## ПЛЮС «КВОТЫ ПОД ИНВЕСТИЦИИ»

Ключевые изменения касаются срока действия договоров о закреплении долей квот (он увеличивается с десяти до пятнадцати лет) и выделения до 20% квот на инвестиционные цели. К последним отнесена закупка новых рыбопромысловых судов, построенных на российских верфях, и строительство объектов рыбопереработки. Как отметил на заседании президиума Госсовета президент Владимир ПУТИН, «квоты в обмен на инвестиции будут работать не только на развитие смежных отраслей, на наполнение рыбой внутреннего рынка, но и в интересах самих рыбопромышленников».

Именно такие поправки в закон о рыболовстве с начала года настойчиво продвигало Росрыболовство. На Госсовете руководитель ведомства Илья ШЕСТАКОВ пообещал президенту, что «инвестиционные квоты» дадут возможность в течение 5-10 лет построить «около 35 крупно- и среднетоннажных и около 50 малотоннажных судов». Правда, с предусмотрительной оговоркой – «с учетом возможностей российских судостроительных верфей». Ведь именно неготов-

ность судостроительного сектора к работе с заказами рыбаков последние годы была одним из главных аргументов критиков идеи «квот под киль», «квот господдержки» и других инициатив подобного рода.

Принцип «квоты в обмен на инвестиции» выдвигали и в Минвостокразвития. На совещании в апреле 2015 года в поддержку такого шага высказался вице-премьер – полпред президента в ДФО Юрий ТРУТНЕВ. Среди предпочтительных направлений инвестиций называлось строительство флота, новых перерабатывающих мощностей, логистической инфраструктуры.

Сомнения в том, под силу ли российским заводам строить современные крупнотоннажные суда, на чем настаивают в Минпромторге и ОСК, да еще укладываясь в заданные сроки и выдерживая разумный уровень цен, никуда не делись. Однако Росрыболовство уже объявило о сборе заявок от рыбодобывающих предприятий на строительство рыбопромысловых судов. Времени на это отведено немного – ведь до 1 марта 2016 года в правительстве уже должен быть разработан и утвержден сводный план размещения заказов на российских верфях.

## РЫБАКИ ХОТЯТ ПРОЗРАЧНОСТИ

Каким будет механизм распределения квот на инвестиционные цели – один из главных вопросов, который сегодня занимает рыбацкое сообщество. До Госсовета рыбаки не скрывали негативного отношения к инициативе Росрыболовства. «Мы выступали категорически против введения «квот под киль», или, как их обозвали, «квот на инвестиционные цели». Нашим предложением было ужесточить требования к техническому состоянию и возрасту судов и не выписывать разрешения на промысел для судов старше 35 лет. К сожалению, нас не захотели слушать», – напомнил председатель правления Союза рыбопромышленников Севера Владимир ГРИГОРЬЕВ.

Тем не менее отраслевые ассоциации готовы участвовать в исполнении поручений президента. Другое дело, что у них пока нет четкого понимания, как этот процесс будет выглядеть на практике. Нет перечня объектов и районов промысла, в отношении которых будут использоваться «инвестиционные квоты», не определены типы судов и критерии



*Владимир ГРИГОРЬЕВ,  
председатель правления Союза  
рыбопромышленников Севера*

локализации строительства. В Росрыболовстве тоже не спешат делиться с общественностью своими планами.

«Задача поставлена, но вопросов больше, чем ответов», – выразил мнение большинства президент Всероссийской ассоциации рыбохозяйственных предприятий, предпринимателей и экспортеров Александр ФОМИН. Непонятно, по какому принципу будут рассчитываться объемы квот для постройки объектов рыбопереработки? И хватит ли в этом случае квот на поддержку судостроения?

Пока в рыбацких объединениях сходятся во мнении, что дополнительные ресурсы могут выделяться только на суда или объекты переработки, которые уже построены и введены в эксплуатацию, но ни в коем случае не под проекты или договоры. Актуальным является и вопрос допуска к инвестиционным квотам. «Все-таки стоит рассматривать компании, у которых уже есть флот, чтобы поддерживать баланс запасов и промысловой нагрузки и не плодить суда, лишённые ресурсного обеспечения. Иначе это прямой путь к браконьерству», – полагают в ВАРПЭ.

«Претендент на «инвестиционные квоты» должен иметь не менее 80% собственных квот для обеспечения рентабельной работы построенного судна», – согласны в Союзе рыбопромышленников Севера. Старые суда, которые заменяются новым, в этом случае должны

списываться и утилизироваться. Резервирование или нерезервирование квот на инвестиционные цели нужно производить ежегодно исходя из сводного плана строительства судов. Хотя формулировка о выделении «до 20% квот» позволяет предположить, что этот объем в какие-то периоды может оказаться и меньше или вовсе быть невостребованным.

Ключевое требование рыбаков – порядок выделения и распределения квот из 20-процентного резерва должен быть прозрачным и одинаковым для всех участников. «Если органы государственной власти



*Александр ФОМИН,  
президент ВАРПЭ*

заинтересованы в том, чтобы этот механизм заработал и был прозрачным, им придется учесть наши замечания», – отметил Александр Фомин.

В соответствии с поручениями завершить работу над предложениями по порядку распределения «квот под инвестиции» правительству необходимо до 15 декабря 2015 года.

## МИНУС НАЛОГОВЫЕ ЛЬГОТЫ

Еще одним непопулярным решением по итогам Госсовета стала отмена налоговых льгот для большинства рыбопромышленных предприятий. Единый сельскохозяйственный налог в рыбной отрасли предпола-

гается оставить только для субъектов малого предпринимательства, градо- и поселкообразующих рыбохозяйственных организаций и рыбо-водных хозяйств.

Поддержал глава государства и изменения в системе расчета сбора за пользование объектами водных биоресурсов. Ставку в 100% установят для всех организаций, занимающихся промышленным и прибрежным рыболовством, за исключением носящих статус градо- и поселкообразующих, рыболовческих артелей, колхозов и предприятий, «выпускающих рыбную продукцию высокой степени переработки». Кроме того, правительство должно обеспечить внесение в законодательство изменений, предусматривающих механизмы индексации ставки сбора для предприятий, которые экспортируют продукцию «низкой степени переработки».

По мнению президента Ассоциации добытчиков минтая Германа ЗВЕПЕВА, даже такие меры не приведут к драматическому увеличению налоговой нагрузки на отрасль. «С учетом прогнозируемой по итогам года отраслевой выручки в 145-155 млрд. рублей и поэтапного снижения экспортных пошлин налоговая нагрузка на рыбную отрасль составит менее 10% (при среднероссийском уровне – 14%)», – привел он экспертную оценку.

Но и повышенного притока инвестиций в таких условиях тоже ждать неоткуда, считает Александр



*Герман ЗВЕПЕВ, президент  
Ассоциации добытчиков минтая*

Фомин. По его словам, государство, с одной стороны, требует от рыбаков инвестиций, а с другой – увеличивает налоговую нагрузку, изымая средства у бизнеса. «Маловероятно, что декларируемые цели и задачи можно будет выполнить такими методами», – уверен президент ВАРПЭ.

В перечень президентских поручений ожидаемо вошли и согласованные с рыбацким сообществом поправки, ужесточающие условия осуществления рыболовства. В частности требование добывать не менее 70% улова в течение двух лет на судах, находящихся в собственности предприятия или используемых на основании договора лизинга, как способ борьбы с «квотными рантье». Предусмотрено и повышение порога обязательного освоения квот – до 70%.

## В РЕФКОНТЕЙНЕРЕ ДО ПРИЛАВКА

На заседании президиума Госсовета много внимания было уделено вопросам доставки рыбопродукции железнодорожным транспортом с Дальнего Востока в центральную часть страны. Мнением на этот счет успели поделиться министр сельского хозяйства Александр ТКАЧЕВ, его коллеги из Минтранса и Минпромторга Максим СОКОЛОВ и Денис МАНТУРОВ, помощник президента Андрей БЕЛОУСОВ, глава ФАС Игорь АРТЕМЬЕВ и руководитель администрации президента Сергей ИВАНОВ.

Дискуссия нашла отражение в поручениях президента в части выравнивания железнодорожного тарифа на перевозку грузов в универсальных и рефрижераторных контейнерах, устранения ограничений доступа к железнодорожной инфраструктуре компаний, перевозящих рыбную продукцию, и производства рефконтейнеров, включая дизель-генераторные установки, на территории России.

Отдельный блок поручений касается деятельности морских портов. Правительство получило задание до 15 февраля 2016 года разработать и утвердить план мероприятий по модернизации и развитию портовой и рыбохозяйственной инфраструктуры. В тот же срок кабмин должен обеспечить внесение в законодательство изменений, предусматривающих осуществление ветеринар-



Руководитель антимонопольной службы Игорь АРТЕМЬЕВ будет ежедневно выявлять и пресекать картельные сговоры в рыбохозяйственном комплексе

ного надзора исключительно в районах добычи водных биоресурсов. Об избыточности функций Россельхознадзора на берегу на заседании Госсовета заявил губернатор Сахалинской области Олег КОЖЕМЯКО, которого поддержали руководители других приморских регионов.

## ФАС ПОЛУЧИЛА ДОБРО НА ПОИСК КАРТЕЛЕЙ И ИНОСТРАНЦЕВ

По итогам Госсовета заметно усилились позиции Федеральной антимонопольной службы в регулировании рыбной отрасли. Ведомство назначено ответственным за исполнение сразу нескольких поручений президента. К ним, к примеру, относится поиск скрытых иностранных инвесторов, которые, по утверждению Игоря АРТЕМЬЕВА, зачастую являются теми же рантье и на основании «тайных соглашений картельного типа» контролируют деятельность отечественных предприятий.

Как полагают в ФАС, после ухода из рыбодобычи китайского холдинга Pacific Andes, «корейцы, американцы и японцы продолжают свою работу» с согласия российских партнеров, разумеется, не утруждая себя получением разрешения правкомиссии по контролю за осуществлением иностранных инвестиций. В антимонопольном ведомстве выявление таких сделок считают приоритетной задачей.

Глава ФАС фактически получил карт-бланш и на продолжение антикартельной кампании. Обращаясь к

президенту, Игорь Артемьев охарактеризовал рыбную отрасль как «отрасль картелей», которые «есть везде, где только можно». «Только в последние годы были вскрыты ментаевый картель, вьетнамский картель, норвежский картель, картель по распределению рыбопромысловых участков, еще крабовый картель и так далее», – перечислил он заслуги ведомства на заседании президиума Госсовета, пожаловавшись на недостаточное внимание к этой проблеме со стороны Росрыболовства.

Теперь у ФАС есть полномочия на постоянной основе проводить контрольные мероприятия, направленные «на выявление и пресечение картельных сговоров в сфере рыбохозяйственного комплекса, в том числе в отношении профильных ассоциаций, а также в сфере торговли водными биологическими ресурсами». Кроме того, Владимир Путин дал поручение еще раз совместно с налоговиками провести анализ формирования оптовой цены рыбной продукции, наценки посредников и розничной торговли, а также стоимости транспортно-логистических услуг.

Полезными инструментами для повышения прослеживаемости оборота рыбопродукции и ценообразования должны стать аукционная и биржевая торговля рыбопродукцией. В том числе предлагается продумать возможности использовать эти площадки для торговых операций с российскими водными биоресурсами, предназначенными на экспорт. **FN**



*Илья ШЕСТАКОВ – руководитель  
Федерального агентства по рыболовству*

# КВОТЫ КАК МОТИВ К ИНВЕСТИЦИЯМ

За событиями в рыбной отрасли сегодня внимательно наблюдают не только промышленники – с интересом следит и широкая общественность. От принятых решений зависит, будет ли рыба доступной для населения, какое будущее ждет прибрежные регионы. И здесь многое определяет профильное ведомство – Федеральное агентство по рыболовству. На вопросы главного редактора Fishnews Маргариты КРЮЧКОВОЙ о перспективах рыбохозяйственного комплекса ответил заместитель министра сельского хозяйства – руководитель Росрыболовства Илья ШЕСТАКОВ.

– Илья Васильевич, одно из поручений Президента по итогам заседания президиума Госсовета – о порядке распределения квот для целей обновления флота и развития рыбопереработки. Ваше ведомство уже разработало свои предложения?

– Да, мы подготовили предложения о порядке распределения 20% квот на инвестиционные цели. Изначально была поставлена задача разработать понятный, прозрачный механизм, который бы четко регламентировал процесс оказания государственной поддержки предприятиям, построившим рыбопромысловые суда на российских верфях и береговые рыбоперерабатывающие фабрики. Консультации по этому вопросу мы вели с представителями отрасли еще при подготовке самого законопроекта о внесении изменений в закон о рыболовстве, предусматривающих стимулы для инвестирования в отрасль.

Предполагается выделение до 5% на стимулирование строительства объектов переработки,

остальные 15% – на поддержку строительства судов на российских верфях. На случай, если квота для целей развития переработки окажется не полностью востребованной, будет предусмотрен механизм, позволяющий направить неиспользованную квоту на строительство судов. Выделяемые объемы будут ранжироваться по типу, мощности и размеру судна, наличию перерабатывающего оборудования, включая мощности по производству рыбной муки. Квота должна повысить эффективность промысла, но при этом она не будет обеспечивать полную экономическую загрузку судна – это нужно для того, чтобы распространить меру поддержки на как можно большее число проектов. В ближайшее время предстоит согласовать с Минпромторгом уровень локализации при строительстве флота и график повышения ее уровня на среднесрочную перспективу.

Для строительства крупно- и среднетоннажных судов предлагаем предоставлять квоту для осуществления рыболовства в рамках

единого промыслового пространства на Дальнем Востоке пропорционально во всех зонах промысла и в Баренцевом море, для малотоннажных – только в тех зонах, в которых такие суда могут работать с учетом требований безопасности.

Что касается переработки, то будет предусмотрена методика оценки таких проектов. При этом считаем необходимым поддерживать крупные предприятия, внедряющие современные технологии и имеющие социальную значимость для региона и страны в целом.

Выделение квот позволит мотивировать участников отрасли к долгосрочному инвестированию, тем самым обеспечит появление новых рабочих мест и увеличение налоговых отчислений, приведет к наращиванию объемов добычи водных биоресурсов. Тем более что этот инструмент будет работать вместе с рядом других механизмов, направленных на повышение эффективности отрасли и доступности рыбной продукции для населения.



Для строительства крупно- и среднетоннажных судов предлагаем предоставлять квоту для осуществления рыболовства в рамках единого промыслового пространства на Дальнем Востоке пропорционально во всех зонах промысла и в Баренцевом море, для малотоннажных – только в тех зонах, в которых такие суда могут работать с учетом требований безопасности.

– Еще одно поручение – о запрете на закупки для государственных и муниципальных нужд отдельных видов импортируемой рыбной продукции. Какие варианты ограничений могут быть рассмотрены? О каких объемах может идти речь?

– Такой механизм сейчас дорабатывается Минсельхозом с Минэкономразвития и Федеральной антимонопольной службой. Речь идет о проекте постановления Правительства «Об установлении за-

прета на допуск продуктов пищевых, происходящих из иностранных государств, при осуществлении закупок для обеспечения государственных и муниципальных нужд». В перечень входит более двадцати наименований продуктов питания, в том числе рыба.

Планируется, что на торгах будет предоставляться приоритетное право производителям отечественной продукции по принципу «третьего лишнего». Если подано как минимум две заявки от России или других стран Евразийского эконо-

мического союза, то заявка с импортными продуктами отклоняется.

Государственный и муниципальный заказ очень большой по своим объемам – это и детские сады, и образовательные школы, и система исправительных учреждений, и больницы, и армия. По нашим оценкам, примерно половина объема госзакупок приходится на низкокачественную, хотя и более дешевую, китайскую и вьетнамскую продукцию.

Речь идет примерно о 150 тыс. тонн рыбной продукции. Поэтому введение ограничений на закупки импорта – это хорошая возможность увеличить поставки уловов, добытых российскими рыбаками, на внутренний рынок. Правильно, чтобы рыба, которая покупается на бюджетные деньги, закупалась именно у отечественного производителя. Сегодня мы добываем 4,2 млн. тонн, поэтому ресурсов достаточно.

– Изменения могут коснуться и правил ведения промысла. В частности, рассматривается во-

**прос о целесообразности установления единого промыслового пространства. Какова ваша точка зрения на этот счет?**

– При разработке законопроекта о внесении изменений в закон о рыболовстве мы предусмотрели введение единого промыслового пространства для осуществления промышленного и прибрежного рыболовства. Сегодня отраслевой закон содержит ряд противоречий, коллизий, связанных с предоставлением юридическим лицам объемов для осуществления промышленного и прибрежного видов рыболовства. При этом режим прибрежного рыболовства не отвечает целям и задачам, определенным государством в части насыщения отечественного рынка рыбопродукцией. По сути, сейчас практически отсутствует разница между промышленным и прибрежным рыболовством. Мы же предлагаем четко разграничить эти режимы по условиям доставки.

Так, при прибрежном рыболовстве рыбаки берут на себя обязательства по доставке для переработки рыбы в живом, охлажденном или замороженном виде на российский берег. Рыбаки, которые пойдут на эти условия, получают увеличение в абсолютном выражении квоты на конкретный год.

Учтена специфика рыболовства на Дальнем Востоке – удаленность районов промысла от населенных пунктов. А именно – урегулирован вопрос о возможности осуществления на судах заморозки уловов и доставки их в прибрежные регионы на дальнейшую переработку. В связи с этим предусматривается наделение прибрежных субъектов Федерации полномочиями по контролю за доставкой уловов на рыбоперерабатывающие заводы.

**– А есть сегодня ли какое-либо продвижение по проекту рыбного кластера?**

– Нашими специалистами доработан проект концепции по созданию Дальневосточного рыбного кластера. Предлагается создать систему кластерных дивизионов, учитывая сильные стороны каждого из регионов и экономическую целесообразность проектов. В том числе взяты в расчет те проекты, которые уже заявляет бизнес.

В частности, сейчас мы ориентируемся на создание четырех ос-

новных дивизионов – Приморского, Сахалинского, Курильского и Камчатского. В Приморье необходимо создать основной торгово-логистический хаб с современными рыбными холодильниками. Дополнительная потребность в емкости холодильников на первом этапе оценивается в 60-70 тыс. тонн. В этом же регионе есть проект по строительству завода по переработке нашей основной промысловой рыбы – минтая, а также других видов рыб. Будет выпускаться филе по самым современным технологиям, мороженые полуфабрикаты, отвечаю-

– Основные рыбные терминалы морских портов будут модернизированы. Для осуществления этой задачи необходимы такие условия договоров аренды или эксплуатации причалов, которые обеспечили бы реальное осуществление инвестиций при соблюдении паритета интересов государства и бизнеса.

Если говорить о первоочередных проектах в области логистики, то планируется создание сети оптово-распределительных центров, в которую будут интегрированы Дальневосточный рыбный кластер, комплексы в Новосибирской, Мо-

---

При прибрежном рыболовстве рыбаки берут на себя обязательства по доставке для переработки рыбы в живом, охлажденном или замороженном виде на российский берег. Рыбаки, которые пойдут на эти условия, получают увеличение в абсолютном выражении квоты на конкретный год.

---

щие современным потребительским предпочтениям. Кроме того, в число приоритетных направлений будет входить организация производства инновационной продукции из водных биоресурсов – для использования в фармацевтике, пищевом производстве, сельском хозяйстве и так далее. Здесь также надо создавать центр по развитию марикультуры.

Платформой Камчатского региона станет бассейновая база добывающего флота, включая судоремонт. И, конечно, на Камчатке, Сахалине и других островах целесообразно развивать переработку, в первую очередь лососевых. Кроме того, в общую структуру встраивается и проект рыбных аукционов, который недавно начал реализовываться на Сахалине.

Между всеми дивизионами будет обеспечиваться координация. Для этого будет создана единая управляющая структура. В число ее задач войдет и поиск инвесторов.

**– А с точки зрения логистики и портовой инфраструктуры каких изменений стоит ожидать?**

сковской и Владимирской областях. Часть средств на реализацию проекта заложено в государственной программе по линии Минсельхоза, начиная с 2016 года.

**– В перечне поручений Президента есть задача по оптимизации контроля за промыслом с помощью внедрения новейших технических средств. Что уже сделано в этом направлении?**

– Повышение точности и оперативности информации из районов промысла – важнейшая задача. От этого зависит зачастую не только эффективность контроля за законностью вылова и борьбы с ННН-промыслом, но и жизни людей. Мы работаем в этом направлении. Наше подведомственное ФГБУ «ЦСМС» разработало современный программно-технический комплекс «Электронный промысловый журнал». Его внедрение включено в план мероприятий отраслевой госпрограммы.

В прошлом году система прошла первый этап опытно-промышленной эксплуатации в Дальневосточном и Северном бассейнах на



Введение ограничений на закупки импорта – это хорошая возможность увеличить поставки уловов, добытых российскими рыбаками, на внутренний рынок. Правильно, чтобы рыба, которая покупается на бюджетные деньги, закупалась именно у отечественного производителя. Сегодня мы добываем 4,2 млн. тонн, поэтому ресурсов достаточно.

коммерческих и научно-исследовательских судах. В тестируемый период суда подавали судовые суточные донесения с использованием электронного промыслового журнала и электронной подписи. Во время тестирования был выявлен ряд недочетов, получены предложения от пользователей о расширении возможностей системы, например, о совмещении системы

журнала с установленными на судне дополнительными внешними устройствами – с электронными весами и средствами навигации. Но, в принципе, предварительные итоги свидетельствуют о корректности передаваемой информации и возможности применения электронной подписи.

Так как каналы связи и передачи требуют от судовладельцев

значительных расходов, мы обратились в Минкомсвязи России для получения исчерпывающей информации обо всех возможных каналах и тарифах – с тем чтобы подготовить рекомендации. Кроме того, сейчас прорабатывается вопрос о включении в планы наших образовательных учреждений программы обучения судоводителей и технологов вопросам практического использования программного-технического комплекса уже с 2016 года. Уже в следующем году планируется установка обновленного программного обеспечения на суда для проведения повторной опытной эксплуатации.

Недавно была создана рабочая группа, перед которой поставлена задача разработать комплекс мер по совершенствованию, повышению качества отраслевой системы мониторинга. Внедрение электронного промыслового журнала будет лишь частью этого процесса. **FN**



ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ПО РЫБОЛОВСТВУ



**Seafood Expo Global / Seafood Process Global**  
**26-28 апреля 2016 года, г. Брюссель, Бельгия**



Seafood Processing  
GLOBAL



## ОБЪЕДИНЁННЫЙ СТЕНД ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ПО РЫБОЛОВСТВУ

Организатор:



ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ПО РЫБОЛОВСТВУ

Оператор:



Expo Solutions Group

[seafoodexpo.com.ru](http://seafoodexpo.com.ru)  
+7 (499) 922-44-17



*Сельдевая путина в Беринговом море*

Валентина БОКОВИКОВА

# ОЛЮТОРСКУЮ СЕЛЬДЬ – НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК

В Олюторском заливе Берингова моря поздней осенью начинается аврал: в это время года сельдь идет наиболее интенсивно и рыбаки стараются освоить квоты, чтобы обеспечить новогодние столы россиян качественной и свежей рыбопродукцией. Знаменитая олюторская селедка водится только в этом районе Берингова моря, она отличается особо крупными размерами и более высокой жирностью. Крупнейшая рыбодобывающая компания «Океанрыбфлот» направила в район промысла 5 больших морозильных траулеров, которые круглосуточно перерабатывают тонны сельди, превращая ее в нежное и чистое филе, готовое к употреблению.

Производство только что выловленной рыбы прямо в районе промысла осуществляется на заводах, расположенных на судах компании. Особая ценность филе сельди в том, что это продукция глубокой переработки, первичной заморозки. Таких БМРТ, ориентированных на выпуск филе, у компании 10. В разгар сельдевой путины транспортные суда «Океанрыбфлота» делают по несколько рейсов из района промысла в порт и обратно. Погода не всегда благоприятствует промыслу, но в целом ноябрь в этом году выдался относительно спокойным.

«В этот раз мы были в Беринговом море, в Карагинской подзоне. Погрузка сельдевой продукции шла с наших судов – пяти больших

автономных траулеров, – рассказал капитан рефрижераторного судна «Канариан Рифер» Виктор ТИХОНОВ. – В Олюторском заливе пока ледовой обстановки нет, но температуры в ночное время доходили до  $-13^{\circ}\text{C}$ , значит, появление льда – вопрос времени. Переход занял у нас двое суток по штормовой погоде, но все прошло благополучно – продукция не залита, доставлена вовремя, и все у нас хорошо».

## СОЦИАЛЬНО ОТВЕТСТВЕННЫЙ БИЗНЕС ПО-КАМЧАТСКИ

Придя из района промысла, «Канариан Рифер» выгрузил для нужд камчатцев в порту Петро-





*Знаменитая олюторская сельдька отличается особо крупными размерами и более высокой жирностью*

павловска-Камчатского 110 тонн сельди мороженой и филе сельди. В рамках своих социальных обязательств и по договоренности с правительством Камчатского края «Океанрыбфлот» будет продавать сельдь по сниженной цене, с 20-процентной скидкой. Кроме этого, по доступным ценам на Камчатке рыбодобывающая компания реализует филе кальмара и минтая, которые также являются объектами промысла. Так одно из крупнейших предприятий региона откликнулось на предложение краевых властей и специально отправило судно с продукцией в Петропавловск-Камчатский. Ежегодно компания реализует на российском рынке более 60 тыс. тонн рыбы. Несмотря на сложную экономическую ситуацию в стране, рыбопромышленники сделали 20-процентную скидку в поддержку камчатских покупателей.

Коммерческий директор компании «Океанрыбфлот» Денис РОЗЕНБЕРГ сообщил следующее: «Мы коллегиально решили, что теперь постоянно будем завозить

продукцию для камчатского потребителя. В таком объеме, как сейчас, этого вполне достаточно. Мы стараемся работать на уровне себестоимости для местного рынка. Для нас, для нашей компании это не такая уж серьезная потеря, а для региона – большая поддержка. Скидка в 20% на нашу рыбопродукцию будет ежемесячно, ежегодно, каждая отгрузка теперь будет происходить именно с этой скидкой. Мы стараемся вести социально ответственный бизнес и решать те задачи, которые перед нами сегодня ставит руководство страны и региональные власти».

Комментируя решение «Океанрыбфлота», заместитель председателя правительства Камчатского края Владимир ГАЛИЦЫН подчеркнул: «Работа, проводимая по поручению губернатора Камчатского края Владимира ИЛЮХИНА по созданию оптимальных условий для рыбохозяйственных организаций, приносит плоды. В частности, яркий пример – «Океанрыбфлот». Соци-

ально ответственная организация, один из крупнейших наших пользователей, имеющий максимальное количество квот и промыслового флота. Компания пошла нам навстречу и специально отправила транспортное судно с заходом из района промысла в Петропавловск-Камчатский.

Рыбаки – это социально ответственный бизнес. Кто бы что ни говорил, они прекрасно понимают, что в первую очередь надо накормить население того региона, где они работают. Основной объем груза они везут во Владивосток, там идет реализация оптом, а часть рыбы продают здесь. Цена, как мы договорились с генеральным директором предприятия Евгением НОВОСЕЛОВЫМ, будет на 20% ниже оптовой цены во Владивостоке. Часть рыбопродукции будет реализована через торговые сети камчатских товаропроизводителей. По договоренности они также будут делать минимальную наценку с тем, чтобы итоговая цена рыбы была доступна для нашего населения. В данном случае речь идет о сельди».

После выгрузки сельди в Петропавловске-Камчатском рефрижератор взял курс на Владивосток, переход занял более 4 суток. Штормовая погода значительно усложнила процесс выгрузки: за ночь удалось перегрузить из трюмов парохода в холодильник владивостокского порта только 206 тонн готовой сельди. При ветре около 20 метров в секунду работа с краном запрещена по технике безопасности, и экипаж почти сутки терпеливо переждал непогоду. В трюмах «Канариан Рифера» оставалось еще 4 670 тонн рыбопродукции, которую уже с нетерпением ждали постоянные покупатели. С наступлением хорошей погоды работа возобновилась, и после выгрузки «Канариан Рифер» вновь отправился в Олюторский залив Берингова моря принимать очередную партию рыбопродукции. В настоящее время там продолжается сельдевая путина, и транспортным судам компании нужно успевать перегружать сельдь и доставлять ее по назначению.

Олюторская сельдь на 100% реализуется на внутреннем рынке, но только на Камчатке ее можно купить с 20-процентной скидкой в социальных магазинах, где реализуются товары камчатских производителей.

## СОВРЕМЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВО НА БОРТУ

Рыбодобывающая компания «Океанрыбфлот» на сегодняшний день является наиболее крупной, стабильной и успешной не только на Камчатке, но и на Дальнем Востоке. 15 траулеров типа БМРТ круглый год осваивают выделенные государством квоты на минтай, сельдь и кальмар. Рыбопродукция выпускается на современных заводах, расположенных на судах, процесс производства идет непрерывно непосредственно в районе промысла в Беринговом и Охотском морях.

В последние годы компания взяла на себя обязательство модернизировать свой флот. На полное обновление траулеров потрачено более 4,5 млрд. рублей собственных средств. На пяти БМРТ («ХХVII съезд КПСС», «ХХ съезд ВЛКСМ», «Матвей Кузьмин», «Анатолий Пономарев», «Александр Ксенофонов») установлены современные заводы по производству высококачественного продукта глубокой пе-



*В районе промысла готовую рыбопродукцию перегружают на транспортное судно*



*Сельдь «Океанрыбфлота» в порту г. Владивосток*

реработки – филе минтая. Еще пять траулеров могут выпускать филе сельди.

Огромным достижением последних лет стало приобретение современного оборудования для производства филе минтая крупной, средней и, главное, мелкой расфасовки. Если раньше минтай меньше 35 см было проблематично обрабатывать на заводах компании, то благодаря проведенной модернизации на судах-филейщиках сегодня из такого сырья выпускаются тысячи тонн филе минтая мелкой расфасовки, первичной за-

морозки. Примечательно, что филе минтая мелкой расфасовки сразу завоевало российский рынок и полностью реализуется на территории нашей страны. Уже в этом году на российских прилавках появилось около 4 тыс. тонн филе минтая, произведенного на судах компании. И с каждым годом все больше рыбопродукции реализуется именно в России, на внутреннем рынке. Качественное филе минтая, сельди и кальмара от рыбодобывающей компании «Океанрыбфлот» сегодня доступны любому отечественному покупателю. **FN**

Алексей СЕРЕДА

# Сергей ЕРЕМЕЕВ: ПБТФ ГОТОВА РАБОТАТЬ НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК

В этом году ОАО «Преображенская база тралового флота» освоит около 100 тыс. тонн минтая и 25 тыс. тонн сельди, также суда компании добывают краба, креветку и кальмар. Треть уловов Преображения реализуется в России, в том числе почти вся добытая сельдь, отмечает генеральный директор ПБТФ Сергей ЕРЕМЕЕВ. Предприятие готово увеличить поставки продукции отечественным закупщикам при наличии спроса и приемлемых цен. В интервью гендиректор компании рассказал о ее достижениях, проблемах и планах на будущее.



Сергей ЕРЕМЕЕВ, генеральный директор ОАО «ПБТФ»

– По традиции в конце года уже можно говорить о важных событиях, проектах, достижениях, которыми отмечился 2015 год для ПБТФ. Расскажите сначала о них, Сергей Мстиславович.

– О наших основных проектах этого года Fishnews уже писал. ПБТФ ввела в эксплуатацию две новые шхуны, они успешно работают с мая, к концу декабря, думаю, выберут квоты и отправятся на перестой. Эти суда добывают креветку и краба. Были некоторые нюансы технического характера (пароходы ведь со вторичного рынка), но наши расчеты оправдываются: виден положительный результат. Уверен, в будущем году «Рысь» и «Леопард» покажут себя еще лучше.

На недавнем заседании президиума Госсовета поднималась тема развития аквакультуры, мы ею занимаемся давно. Сейчас заканчиваем расчет постройки нового цеха для переработки гребешка, морского ежа, ламинарии и трепанга. На будущей год компания готовит новую программу совместно с ТИПРО-Центром – научные исследования по нашим прибрежным участкам для аквакультуры. Ученые должны оценить, в правильном ли направлении мы идем, подсказать, что еще можно разводить помимо традиционных видов. Может быть, специалисты посоветуют, как лучше выращивать гидробионты, чтобы добиться лучших результатов.

– Ваша рыбопереработка нуждается в модернизации?

– На заседании президиума Госсовета говорили о выделении дополнительных квот предприятиям, строящим современные перерабатывающие заводы. У нас уже два года назад было готово техзадание по постройке холодильного комплекса и берегового рыбозавода, сейчас дорабатываем этот документ. Пла-

нируем построить холодильник вместимостью порядка 6-8 тыс. тонн, но эта тема пока плавающая – то затихает, то опять поднимается.

#### – По каким причинам?

– Чисто по финансовым. Хотелось бы, конечно, чтобы одновременно появились и холодильник, и перерабатывающий комплекс, но так не бывает. Нам ведь также пароходы нужно ремонтировать и строить – как минимум нужно еще одно судно для стабильной работы.

Сейчас проблема «возрастных» судов известна всем, и ПБТФ не исключение – у нас есть пароход «Коканд», которому уже под 30 лет. Недавно он прошел очередное освидетельствование Морского регистра судоходства и может работать еще 5 лет, но мы понимаем, что потом все равно понадобится еще один крупнотоннажный траулер для промысла в Охотском и Беринговом морях, да и в любой части океана. Это судно должно будет добывать рыбу, обрабатывать уловы и выпускать продукцию с высокой добавленной стоимостью, пользующуюся спросом в первую очередь на российском рынке.

ПБТФ готовит расширенное техническое задание, мы попытаемся построить судно на отечественной верфи. Хотя прекрасно понимаем, что цена будет на порядок выше зарубежной.

#### – По-вашему, российские заводы готовы к строительству флота?

– Пока уверенности нет. Я прекрасно понимаю, что сегодня у нас рыбацкое судостроение, скажем так, находится на самом низком уровне, потому что нет ни специалистов, ни технологий. И самое главное – нет верфей, которые приступили бы непосредственно к постройке судов для рыбопромышленников. Это проблема отрасли в целом, все о ней прекрасно знают.

#### – Сколько сейчас человек работает в ПБТФ и сколько рыбы они добывают?

– На сегодня у нас штатная численность 1935 человек. Это полное количество работников предприятия – с берегом, морем, подразделениями. В зависимости от сезона количество сотрудников может изменяться: летом немного меньше, зимой – больше.

В этом году мы поймали 25 тыс. тонн сельди и около 100 тыс. тонн

минтая в Охотском и Беринговом морях. Также наши суда облавливают краба, гребенчатую и северную креветку в подзоне Приморье. Это объекты «вспомогательные», но, тем не менее, они валютоемкие и тоже приносят ощутимый вклад в общую «копилку». Из «неодолимых» осваиваем кальмар в Беринговом море, в следующем году собираемся начать промысел сайры.

#### – Расскажите подробнее про сайровый промысел, у компании ведь были планы по развитию этого направления.

– Да, завершилось строительство сайролова, он прошел ходовые испытания. Но мы столкнулись с чисто документальной проблемой: приемка еще не прошла, потому что в Китае рыболовный флот строят без надзора Российского морского регистра судоходства. Недавно ПБТФ получила документы регистра и сейчас прописывает судно под российский флаг.

В этом году компания планировала закладку еще двух пароходов (в общем мы хотели серию из пяти судов). Но дело немного затянулось, и план был выполнен только на 50%. Тем не менее в нашей собственности находится проектная и построенная документация, и, если где-то будут более приемлемые условия, мы можем построить сайроловы в другом месте, в том числе на российских верфях. То есть положительный опыт все равно получен.

#### – Уловы ПБТФ в основном продаются в России или за рубежом?

– Традиционно около 30-35% продукции ПБТФ уходит на российский рынок, остальное – на иностранный. Если взять селедку, то практически весь годовой улов будет продан в России – порядка 20 тыс. тонн тихоокеанской сельди. Санкции, которые ограничили ввоз норвежской сельди, конечно, сыграли нам на руку: стала востребована дальневосточная селедка.

#### – На заседании президиума Госсовета говорили о мерах по ужесточению налогового регулирования для компаний, экспортирующих продукцию.

– Это сложный вопрос. Проводилось исследование, согласно которому российский рынок сможет освоить лишь до 40% рыбы, добываемой на Дальнем Востоке. То есть нужно учитывать емкость рынка по

части основных объектов. Взять тех же лососей в удачный год – рынок тяжело «переваривал» такие объемы, особенно на пике путины. Аналогичная ситуация с минтаем: когда начинается промысел, на берег приходит 10 тыс. тонн и рынок уже насыщается. Так же обстоят дела с сельдью. Мы готовы работать и на российский рынок, лишь бы цены были приемлемые и всю продукцию купили.

#### – Насколько активно Преображенская база тралового флота занимается марикультурой?

– Марикультура – это довольно сложное направление, результаты каждый год разные. В 2015 году мы заморозили 200 тонн ламинарии и выпустили новый вид продукции – «Морская капуста с овощами», порядка 100 тыс. банок. ПБТФ делает качественные консервы из собственных водорослей. Сейчас на рынке в целом переработчики в основном закупают однодневную ламинарию, но мы понимаем, что из однолетки продукт совсем не того качества.

#### – На Восточном экономическом форуме было заключено соглашение о стратегическом сотрудничестве между ПБТФ и Сбербанком. Какое взаимодействие предполагается в рамках документа?

– Мы приняли участие в первом аукционе на площадке «Сбербанк-АСТ» в Сахалинской области, в частности, продавали креветку и минтай. Немного подвела логистика: возникли проблемы с доставкой продукции в регионы. Сейчас мероприятия корректируются с учетом первого опыта, будем работать дальше.

Но соглашение нас не обязывает торговать именно на «АСТ», если будут другие интересные предложения, рассмотрим и их. Никто же не будет работать себе в минус, все-таки у ПБТФ работников до 2 тысяч, плюс на компании держится целый поселок. Чем больше мы заработаем, тем больше потратим на социальные нужды.

#### – Какие это расходы?

– Мы тратим на социальные программы примерно 30 млн. рублей в год. Это поддержка наших ветеранов, которые уже не работают на предприятии, оказание им материальной помощи, выделение определенных средств, рыбной продукции. Это и участие во всех поселковых мероприятиях. Социальная работа



ПБТФ построила траулер «Генерал Трошев» и продолжает строить новые суда

идет из года в год по очень многим направлениям, мы не собираемся ее сворачивать.

– В конце августа департамент рыбного хозяйства Приморья поднял вопрос о включении территории Лазовского района, где располагается ПБТФ и ее береговой комбинат, в зону свободного порта. Что вы связываете с вхождением в зону портофранко?

– Мы видим те же преимущества, что и все, – льготы. Для ПБТФ это будет особой помощью, потому что компания развивается, приобретает паромы, пускай и на вторичном рынке. Мы построили того же «Генерала Трошева» и продолжаем строить новые суда. Льготы дадут нам возможность плотнее заниматься этими вопросами.

– С «незаходным» траулером «Генерал Трошев» проблема так и не решена?

– Нет. Декларировали, что к 1 января 2016 года будет принят закон о таможенной амнистии, но пока так все и затихло. Кому это выгодно, непонятно.

Но «Трошев» сейчас на промысле, недавно начал работать после перестоя. Правда, мы потеряли из-за этого время: завозили людей, а

погода была штормовая, пришлось подождать четверо суток. Вот в такие потери и выливается невозможность заходить в российские порты.

Раньше пароходы ПБТФ после ремонта шли в Находку, принимали экипаж, снабжение, и через сутки суда уже отправлялись на промысел. И берег, соответственно, получал дополнительный заработок. Но теперь получается – «бей своих, чтобы чужие боялись».

– На вашем предприятии, насколько мы знаем, большое внимание уделяется кадровой проблеме, многое делается для привлечения молодежи...

– У нас есть учебно-курсовой комбинат, куда мы приглашаем ребят из 10-11 классов. Это заведение работает уже лет 35, в ноябре начался новый сезон. Раньше, конечно, детей было побольше, мы всегда там готовили мотористов, матросов – рядовой состав. Был период, когда совсем не хотели идти, сейчас опять начинают проявлять интерес, может быть, потому, что в мире ситуация изменилась.

В прошлом году мы выпустили группу мотористов – человек пять, двое из которых остались работать в ПБТФ. В основном дети, конечно, рвутся в город. Но мы работаем над

этой проблемой, ездим по стране, приглашаем молодежь, поддерживаем связь с нашими учебными заведениями, зовем ребят на практику. Сегодня у меня на судах работают порядка 25 курсантов – будущие мотористы, матросы, судоводители не только из Приморского края, но и из Хабаровска, Амурской области. Так что привлекаем, чем можем.

– У вас есть идеи, как на федеральном уровне решать вопрос нехватки кадров?

– Все хорошее – это забытое старое. При Советском Союзе система образования, как бы ее ни ругали сейчас, была самой лучшей в мире, но ее разрушили в 90-е. Я всегда привожу в пример Находку, откуда я родом. Когда я получал образование в Дальневосточном мореходном училище, был полный набор – 2 тыс. человек плюс заочники. 6 лет назад я заезжал в ДМУ – у них с очниками и заочниками было всего 500 человек!

Также в Находке действовало около пяти средних профтехучилищ морской направленности, которые выпускали мотористов, электриков, матросов, токарей, газосварщиков. Сегодня система разрушена, этого нет.

Кроме того, ДМУ выпускало офицеров запаса, их не призывали в армию. Сейчас сократили перечень учебных заведений с военной кафедрой, естественно, интерес у молодежи пропал.

Нет сейчас и обязательной отработки по специальности. Я пришел в ПБТФ именно по распределению – должен был обязательно 3 года отработать. За это время многое в жизни происходит, кто-то из моих однокашников уехал, но все равно многие остались, обзавелись семьями, работают. А сейчас выпускник выходит из вуза, где и учится-то только чтобы получить диплом, не важно, по какой специальности.

Кроме того, имеет место низкий уровень подготовки преподавателей, материально-техническая база учебных заведений не совсем соответствует оборудованию, которое сейчас находится на судах. Выпускники после окончания учебы не имеют большого желания идти работать по специальности. Надо системно искать новые решения, здесь нужен государственный подход. А пока кадровые вопросы есть – и очень сложные. **FN**



Наталья СЫЧЕВА

# САХАЛИНСКАЯ РЫБА МЕНЯЕТ ФОРМАТ

Рыбная отрасль страны вышла из затяжного кризиса и сформировалась как устойчивая система хозяйствования, но отечественная рыбопродукция так и не стала доступной для значительной части россиян. И дело тут не в отсутствии товара на рынке, а в его стоимости: розничная цена на рыбный ассортимент сегодня, как правило, в три-четыре раза выше, чем у непосредственных производителей рыбопродукции.



Сахалинскую рыбу ждут на сахалинском берегу

Такой вывод сделали авторы доклада, подготовленного рабочей группой к заседанию президиума Госсовета. Причину сложившейся ситуации видят в серых схемах, уходе от налогов, неразвитой логистике и отсутствии возможности миновать длинную цепочку посредников. Однако, по мнению экспертов, есть и набор инструментов для исправления положения. От радикальных – через налоговое регулирование, до более привлекательных для бизнеса, понятных и прозрачных, но одновременно сложных и масштабных в плане реализации инструментов – это биржевая и аукционная торговля и сокращение торговой наценки.

Попытки двигаться по второму пути сегодня уже предпринимают в некоторых регионах. Где-то стандартные схемы в виде сельхоз ярмарок и «рыбных дней» дают небольшое (а чаще просто условное) снижение цены. В других субъектах пошли по более сложному пути масштабной перестройки схемы товарооборота, с учетом региональных особенностей и потребностей самих товаропроизводителей. В результате, чем больше вклад в решение проблемы, тем весомее отдача.

Сахалинская область сегодня широко освещает работу по новым комплексным проектам – «Региональный продукт «Доступная рыба» и «Электронный рыбный аукцион». Для самого региона это не рекламные лозунги для получения бонусов в абстрактных медиарейтингах. Власти привлекают рыбаков и простых жителей к выстраиванию нового формата взаимодействия, работы рыбохозяйственного комплекса региона и даже больше – нового отношения к использованию водных биоресурсов.

Оба проекта дополняют друг друга и реализуются одновременно, но у каждой есть свои особенности и дополнительные цели.

## ДОСТУПНАЯ РЫБА

К реализации уникального для России проекта «Доступная рыба» на территории Сахалинской области приступили с мая 2015 года по инициативе губернатора Олега КОЖЕМЯКО. Работа ведется сразу по нескольким направлениям: от снижения цен на социально значимые виды рыб до устранения административных барьеров и раз-

вития любительского рыболовства. Первым шагом стало утверждение правительством области перечня объектов промысла сахалинских рыбаков, которые предстояло сделать доступными для любого покупателя. Изначально в список вошло восемь видов рыб: горбуша, навага, камбала, минтай, сельдь, терпуг, корюшка и треска. Но, как отметили в областном правительстве, ассортимент доступной рыбы будет меняться – все зависит от реальной обстановки на промысле и состояния рынка.

За первые полгода удалось получить хорошие результаты по проекту: на территории области реализовано около 204 тонн рыбы по доступным ценам. Торговая наценка на такую продукцию составляет от 8 до 15% без учета транспортных затрат. За

корректирующего коэффициента по единому налогу на вмененный доход.

По поручению губернатора Сахалинской области, соглашения на поставку до 10% уловов в торговые точки региона будут заключены в ближайшей перспективе со всеми рыболовными компаниями Сахалина и Курил.

## ПУТЕВКА НА ЛЕГАЛЬНЫЙ РЫНОК

Другим важным направлением проекта «Доступная рыба» стала поддержка и развитие любительской рыбалки.

Этим летом, помимо возможности добыть красную рыбу (в том числе сетями) на участках лицензионного лова, каждому жителю об-

Торговая наценка в рамках проекта «Доступная рыба» составляет от 8 до 15% без учета транспортных затрат. За счет этого уже удалось существенно снизить цену на минтай – с 138 до 79 рублей, терпуг – с 220 до 87 рублей, филе минтая – с 270 до 200 рублей, треску – с 230 до 130 рублей.

счет этого уже удалось существенно снизить цену на минтай – с 138 до 79 рублей, терпуг – с 220 до 87 рублей, филе минтая – с 270 до 200 рублей, треску – с 230 до 130 рублей.

От рыбаков на сегодняшний день в «Доступной рыбе» участвует 46 компаний Сахалинской области. Их продукция по сниженным ценам представлена в 160 предприятиях розничной торговли и на складах оптово-распределительного центра.

Для бизнеса участие в проекте делают привлекательным многочисленные преференции, гарантированные правительством области. Это льготный тариф на электроэнергию и субсидии в виде процентов по кредитам и лизингу; возмещение части затрат на приобретение оборудования и производство товарной продукции; компенсация затрат на закупку икры, кормов и производителей (для предприятий аквакультуры). Предусматривается также снижение ставки сбора за пользование ВБР и

ласти предложили поймать на удочку до трех лососей по специальной путевке. Бесплатное оформление разрешительных билетов (патентов) на «три хвоста» было организовано в многофункциональных центрах (МФЦ). В результате за время лососевой путины в Сахалинской области было выдано около 50 тыс. таких разрешений. А в некоторых муниципальных образованиях Сахалина власти даже организовали закупку уловов у населения.

Успешный опыт решили распространить и на другие традиционные для сахалинцев виды промысла, которые сегодня считаются неконтролируемыми, а значит – незаконными.

«Можно сказать, что минтая и терпуга, которых удалось удешевить в рамках проекта «Доступная рыба», сахалинцы уже наелись. Поэтому мы выходим на другие традиционные и сезонные объекты: крабов, креветку, навагу, корюшку, которые представлены на рынке в основном любительским, а по факту – теневым



На Восточном экономическом форуме во Владивостоке губернатор Сахалинской области Олег КОЖЕМЯКО и президент Сбербанка Герман ГРЕФ подписали соглашение о сотрудничестве

сектором, – рассказал заместитель председателя правительства Сахалинской области Игорь БЫСТРОВ. – Таким образом, кроме насыщения рынка, мы ставим перед собой еще более важную задачу – обеспечить занятостью жителей поселков, где нет других источников заработка, кроме рыбного промысла».

Из года в год жители прибрежных селений островного региона вынуждены выходить на промысел и торговать уловами на рынках или у трассы в нарушение правил и законов – для них это единственный возможный заработок. Этим нередко пользуются контролеры: нелегальное положение таких рыбаков «кормит» многих инспекторов, которые также ежедневно ходят на сельский рынок, но уже за штрафами. По словам Игоря Быстрова, пресс тех, кто пытается заработать на нелегальных и полунелегальных рыбаках, слишком высок. В результате «плата за страх» в цене корюшки сегодня составляет примерно треть, краба – половину.

Действовать решили по известному принципу: проложить тропинку в том месте, где люди привычно протаптывали газон, – и тогда все будет по правилам. «Если мы создаем основания, чтобы люди не скрывались, не боялись и не платили кому попало за то, чем они занимаются многие годы (а порой и за то, что просто не знают свои права), мы создаем прозрачную и понятную структуру. Таким образом мы решаем вопрос

и с рыбалкой, и с оборотом рыбопродукции и формируем адекватное ценообразование», – обрисовал суть проекта зампред правительства области.

Для начала легализовать решили вылов крабов и креветок в «центрах» теневого промысла Сахалина – в поселках Взморье, Охотское и на побережье лагуны Буссе при помощи все тех же бесплатных путевок на вылов и реализацию водных биоресурсов. Выдача разрешительных билетов ведется в МФЦ, здесь же фиксируется информация о пользователях для контроля за рыбаками-любителями.

Вместе с путевками сахалинцы получают список телефонов и электронных адресов ответственных госслужащих, которые должны помочь рыбакам в решении спорных ситуаций с правоохранительными органами. Уберечь от нарушений должны и выдержки из правил рыболовства и закона о торговле, которыми также сопровождается каждый билет.

Одновременно с выдачей «крабовых» патентов власти Сахалинской области озаботились решением проблемы организованных мест торговли. Создание обустроенных рынков и торговых точек в каждом населенном пункте возложено на областное министерство сельского хозяйства, торговли и продовольствия. Для продукции рыбаков-любителей найдется место и на строящемся в пригороде Южно-Сахалинска крупном сельскохозяйственном рынке.

«Первостепенная задача для нас – сделать легальным происхождение продукции. Это мы решаем с помощью путевок. А дальше, если понадобятся санитарные анализы, будем делать и это. Главное запустить механизм, научиться договариваться друг с другом и не пытаться решить все вопросы в один момент», – уверен Игорь Быстров.

## АУКЦИОННАЯ ПЛОЩАДКА ДЛЯ РЫБЫ

Фундамент второго регионального проекта – «Электронный рыбный аукцион» – был заложен на Восточном экономическом форуме, который прошел во Владивостоке в сентябре этого года. На нем губернатор Сахалинской области Олег КОЖЕМЯКО подписал соглашение о сотрудничестве с президентом Сбербанка Германом ГРЕФОМ.

По сути и этот проект направлен на повышение доступности рыбы для конечного потребителя, но уже в широком формате. Цель – охватить весь российский рынок и предложить решение глобальной задачи по продвижению российской рыбы, насыщению внутреннего рынка и повышению прозрачности ценообразования и производства рыбопродукции.

Наполнять аукционную площадку товаром планируется из нескольких источников: уловы океанического и прибрежного рыболовства, промысел тихоокеанских лососей и

марикультура, а также небольшой процент уловов от некоммерческого рыболовства (традиционного и любительского – то, что не было продано по схеме мелкотоварного производства).

Рынки сбыта продукции, выставяемой на торгах, – областной проект «Доступная рыба», региональные и федеральные товаропроводящие сети, государственный и муниципальный заказ, рынок технической продукции и внешний рынок.

Воплощать проект планируется в три этапа, а полноценно аукционная рыбная торговля на площадке «Сбербанк-АСТ» должна развернуться к 2020 году. Однако уже сейчас Сахалинская область ведет активную работу в этом направлении, совмещая проектирование и опытные запуски отдельных аспектов будущей масштабной системы.

«Поскольку торговая секция – это экспериментальная площадка, на которой отрабатываются механизмы, напрямую связывающие продавца и покупателя рыбопродукции, отладка процесса идет ежедневно. Инициаторы проекта стремятся сделать торги максимально удобными для продавца и покупателя», – рассказал руководитель агентства по рыболовству Сахалинской области Сергей ДИДЕНКО.

По состоянию на середину ноября на аукционных торгах в рамках сахалинского проекта было продано 64 тонны продукции морского промысла на общую сумму 7,4 млн. рублей – это филе гребешка, креветка северная и гренландская, горбуша, треска и консервная рыбопродукция.

До конца 2015 года планируется заключить соглашения с местными рыбопромышленниками, чтобы на площадку аукционных торгов направлялось до 20% от каждого вида водных биоресурсов из сахалинских уловов. При этом сахалинским компаниям-участникам рыбного аукциона гарантируются те же формы государственной поддержки, что и в рамках проекта «Доступная рыба». Но выставять свою продукцию на электронные торги могут рыбопромышленники из любых регионов страны.

## РЫБНОЕ МЕСТО ДЛЯ ГОСЗАКУПОК

Если на первом этапе продажи в рамках рыбной секции на площадке «Сбербанк-АСТ» осуществляли

только рыбопромышленные компании, то с 16 ноября Сахалинская область и Сбербанк России расширили возможности торгов и открыли «аукцион покупателей». Желающие приобрести рыбопродукцию могут разместить на электронной площадке свой заказ с указанием вида, объема и характеристик товара и ждать встречных предложений от продавцов.

Замысел нововведений – обеспечить доступ на аукцион учреждений социальной сферы и снизить затраты на приобретение качественной рыбы и морепродуктов для широкого круга потребителей.

Одним из первых участников таких торгов стал ГУП «Сахалинлизингфлот». Руководствуясь Федеральным законом № 223 «О закупках товаров...», государственная

входящая в проект «Доступная рыба». «Мы рассчитываем, что аукцион позволит нам найти рыбу дешевле рынка и сделать ее еще доступнее для потребителей», – отметил Виктор Ярошенко.

## ЛОГИСТИКА – ОТДЕЛЬНЫМ ВОПРОСОМ

Первый опыт торгов на электронной площадке определил для правительства Сахалинской области ряд стратегических направлений на ближайшую перспективу, среди них – масштабные вопросы логистики.

Для решения всех этих задач на Сахалине будет сформирован промышленно-логистический комплекс в Корсакове. Уже сегодня на побережье залива Анива для этого существуют все необходимые условия:

Проект администрации области и Сбербанка направлен на повышение доступности рыбы для конечного потребителя, но уже в широком формате. Цель – охватить весь российский рынок и предложить решение глобальной задачи по продвижению российской рыбы, насыщению внутреннего рынка и повышению прозрачности ценообразования и производства рыбопродукции.

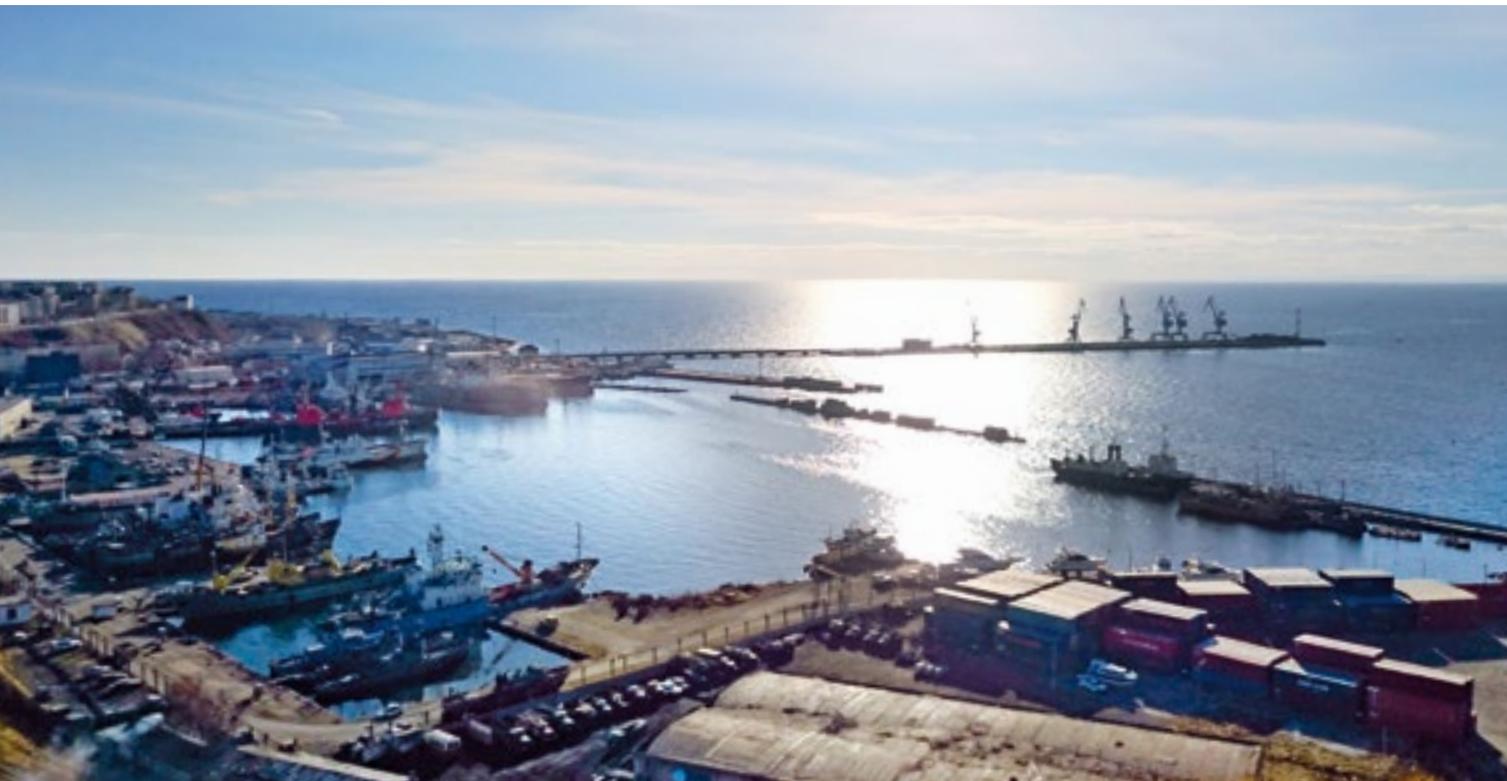
компания намерена приобретать на электронной аукционной площадке рыбопродукцию для реализации в рамках проекта «Доступная рыба».

«У нас, как у государственного унитарного предприятия, есть ряд способов осуществления закупок, в том числе работа на электронной площадке. По сравнению с объявлением открытого конкурса, аукционная электронная площадка экономит нам время. К тому же вся информация, размещаемая на сайте «Сбербанка-АСТ», автоматически дублируется на сайте госзакупок», – рассказал директор государственного унитарного предприятия Сахалинской области Виктор ЯРОШЕНКО.

Совершив сделку на аукционе, «Сахалинлизингфлот» с рассрочкой платежа передает рыбопродукцию в компанию «Промхолод», которая выполняет функции оптово-распределительного центра на Сахалине. Отсюда рыба идет в магазины сахалинской розничной сети, участву-

достаточные глубины у причальных стенок, близость подъездных путей, площади для складирования рефрижераторных контейнеров, строительства холодильных и перерабатывающих мощностей, судоремонтных мастерских.

«Корсаков должен стать одной из точек стягивания товаропроводящей сети, которая создается в рамках соглашения Сахалинской области со Сбербанком. Для нас это вопрос, который нужно решать не послезавтра, когда на аукцион придут покупатели, а уже сегодня. Ведь торговля в таком формате – это, на самом деле, множество звеньев, которые надо увязать между собой. И чтобы наш проект не стал разовой акцией, мы должны обеспечить рынку эффективную логистику», – пояснил Игорь Быстров. Тем более что в перспективе Корсаков способен стать важным звеном в структуре целого рыбоперерабатывающего кластера Сахалинской области.



*В качестве центра логистики порт Корсаков должен обеспечить доступность складских холодильных мощностей, необходимой рыбопереработки, максимально сократить время погрузки-перегрузки прибывающих контейнеров с рыбопродукцией и свежих уловов «прибрежки»*

Важно, что логистический объект не будет создаваться с нуля: сегодня специализированный рыбный морской терминал в Корсакове работает в штатном режиме и одновременно находится в стадии проектирования. В качестве центра логистики он должен обеспечить доступность складских холодильных мощностей, необходимой рыбопереработки, максимально сократить время погрузки-перегрузки прибывающих контейнеров с рыбопродукцией и свежих уловов «прибрежки».

«Перед нами стоит задача реформатировать, улучшить то, что уже существует в Корсакове, и использовать этот ресурс по максимуму, чтобы быстро и эффективно обрабатывать приходящие суда с рыбой. Наши задачи – это обеспечение на первом этапе оборота от 80 до 150 тыс. тонн и хранение 25-40 тыс. тонн продукции на холодильниках области. Это переработка и расфасовка рыбопродукции в таком виде, какой потребуются покупателю на аукционе, а также демонстрация образцов и проведение необходимых лабораторных исследований. И, конечно, это быстрая отправка рыбы рефконтейнерами по морю, железной дороге, автотранспортом и даже, если по-

надобится, самолетом», – рассказал о планах по развитию корсаковского рыбного терминала зампред правительства области.

Пирсы, причалы и берегоукрепления Морского терминала по обслуживанию судов рыбопромыслового флота в Корсакове находятся в ведении ФГУП «Нацрыбресурс». По словам директора Сахалинского филиала «Нацрыбресурса» Сергея ЧУЧУЕВА, имеющиеся мощности уже сейчас позволяют обрабатывать озвученные объемы, без привлечения дополнительных средств: «В части разгрузки, погрузки, обработки контейнеровозов, сухогрузов или крупнотоннажных рыболовных судов наши причалы справляются без замечаний даже в настоящее время». Что касается планов по развитию инфраструктуры, строительства дополнительных промышленных сегментов, то и здесь есть готовность работать с контрагентами, арендаторами и собственниками, базирующимися на соседних территориях порта, отметил Сергей Чучуев. Тем более что создание мотивации для судозаходов в порт дополнительно позволит развивать мощности для судоремонта и сервисного обслуживания флота.

## НАВСТРЕЧУ НОВЫМ ТЕХНОЛОГИЯМ

Сахалинскому торгово-логистическому центру предстоит работать в рыночных условиях, а значит, конкурировать не только по качеству услуг, но и стоимости работ. Для островного региона на первый план выходят вопросы снижения стоимости производства и сохранения качества доставляемой в центральную Россию продукции.

«Мы видим не только перспективу наших проектов, но и проблемные стороны. Поэтому одновременно ищем варианты удешевления производства, изучаем современные технологические решения», – отметил Игорь Быстров.

Так, проблему высоких тарифов на электроэнергию, актуальную для всего Дальневосточного региона, вполне можно решать с привлечением мировых технологий, адаптированных для российского рынка. «Наиболее затратные по потреблению энергии – это холодильные мощности. Современная каскадная схема, которая используется при производстве холода, в России еще не применяется, но во всем мире на нее переходят достаточно актив-

но. Для одного из дальневосточных субъектов мы, например, предложили решение вопроса: как на небольшой площади в рыбном порту разместить современный холодильный агрегат, который бы потреблял в три раза (!) меньше электричества, а по загрузке был в два с половиной раза больше», – привел пример гендиректор компании «Технологическое оборудование» Олег КОМАРОВ.

По его словам, с тем же успехом можно решать и вопросы рыбопереработки прямо на территории морских терминалов, как это делается во всем мире. В зависимости от запроса покупателя, свежую рыбу, приходящую с «прибрежки» в Корсаков, можно просто заморозить, а можно порезать на снеки, обесшкурить, сделать филе, упаковать и рефконтейнером отправить в любой регион страны. Заодно решится вопрос с многократной дефростацией дальневосточной рыбы, существенно снижающей качество продукта.

## В ЛИЗИНГ ПО ПРОВЕРЕННОЙ СХЕМЕ

Толчок в технологическом развитии сахалинской рыбной отрасли ожидают и от сотрудничества бизнеса с ГУП «Сахалинлизингфлот» в вопросах лизинга, в том числе для модернизации и строительства флота. Тем более что опыт в этом деле у предприятия уже имеется.

В 2000-х годах «Сахалинлизингфлот» удалось обеспечить лимитами за счет «специальных квот» – не менее 20% от лимитов, выделяемых по приказу Госкомрыболовства прибрежному субъекту Федерации для стимулирования развития и поддержки градообразующих органи-

заций, береговых рыбоперерабатывающих предприятий и компаний, которые строили суда на отечественных верфях. Дальше выстраивалась схема: ГУП «Сахалинлизингфлот» приобретало судно и передавало в пользование рыбацкой компании, которая планировала выкупить эту единицу флота. При этом судно обеспечивалось квотами, что создавало стимулы для рыбаков.

В период с 2001 по 2007 годы, с использованием выделенных из бюджета 70 млн. рублей, под заказ «Сахалинлизингфлота» на верфях Амурской области, Приморского и Хабаровского краев, а также на одном из украинских заводов было заложено 22 судна для прибрежного рыболовства. Последнее МРС было достроено в 2010 году.

По мнению властей Сахалинской области, аналогичную схему можно было бы применять и с квотами «на инвестиционные цели», которые предлагается ввести с 2018 года.

Однако «Сахалинлизингфлот» намерен работать по вопросам судостроения уже сегодня, используя и другие возможные схемы. На эти цели планируется направить часть средств из выделенных государственным предприятию 150 млн. рублей, рассказал руководитель ГУП Виктор Ярошенко. «Мы способны построить суда в областную собственность и передать в лизинг рыбакам на условии, что часть своего улова они будут продавать нам по установленной цене (ниже рыночной). Эту рыбу мы сможем направлять в продажу в рамках проекта «Доступная рыба», насыщая рынок необходимой продукцией и возвращая себе средства. Подобная схема действует сегодня в Китае, наши рыбаки ею

пользуются, и условия их вполне устраивают», – привел пример руководитель государственного унитарного предприятия.

«Единственное, нам придется решать вопрос с единовременной уплатой НДС (а при строительстве судна цифра получается немалая) и вносить корректировки в проекты судов в части их оснащения современным оборудованием. Но главное, что есть деньги и взаимоотношения с государством и рыбаками, а значит, можно работать», – уверен Виктор Ярошенко.

## ВМЕСТО ЭПИЛОГА...

Госсовет прошел, поручения даны – рыбохозяйственный комплекс ждет перемены. Как подчеркнул президент Владимир ПУТИН, «изменения должны привести к позитивным измеримым результатам». «И ни в коем случае не допустить, конечно, разрушения уже достигнутого, не нанести административный удар по отечественному рыбному рынку», – добавил глава государства.

На самом деле, несмотря на опасения рыбопромышленников, рыбная перестройка уже началась. И прямо сейчас на наших глазах появляются примеры того, что изменения в отрасли могут носить созидательный характер. А поэтапная перестройка мышления и условий работы во всем не обязательно грозит разрушением, особенно если каждый шаг продуман, если учтена специфика экономики региона и психологии общества. Главное в этом движении – не останавливаться на полпути, вовремя исправлять возникающие ошибки, без которых и не бывает побед. **FN**

## ООО Проектная Компания



# «ПОЛИТЕСТ»

Российская Федерация  
г. Владивосток  
ул. Коммунальная  
д. 12140  
ИНН 27-001-000000  
ОГРН 1027000000000

### Разработка проектов и технической документации.

По всем направлениям судовой тематики в объеме переклассификации, ремонта, модернизации и переоборудования судов.

**Разработка проектов** замены главных двигателей и дизель генераторов. Замена компрессоров, морозильных аппаратов. Радио и навигационного оборудования.

### Оценка фактической прочности корпусных конструкций.

Разработка документации и определение оптимальных объемов ремонта при освидетельствовании. Замеры остаточных толщин элементов корпуса, оценка технического состояния. Расчеты прочности. Расчет допускаемых остаточных характеристик корпуса судна.

**Кренование и взвешивание.** Разработка документации по остойчивости и непотопляемости, судовых планов (СОЛАС, ПЗМ).

**Дефектоскопия деталей и узлов неразрушающими методами.**

690012, Владивосток, а/я 12140, тел.: (423) 2279-898, 2719-440

тел./факс: (423) 2279-768. E-mail: Npkp@bk.ru

Пусан, Корея: тел.: (82-51) 468-2596,

факс: (82-51) 4682597, P3 (82) 10 35962572,

10 4819 2596. E-mail: npkpousan@hotmail.com

КНР, Дальянь: (+86) тел.: 151 640 842 50, (+86) 411 826 989 32.

E-mail: Goroshenko.y@mail.ru. ИСО 9001:2008

Алексей СЕРЕДА

# Юрий БАДОДИН: РЕМОНТОМ СУДНА ДОЛЖЕН ЗАНИМАТЬСЯ ЗАВОД-СТРОИТЕЛЬ



Состояние отечественного рыболовецкого флота, сроки эксплуатации которого зачастую уже вышли, доставляет неудобства не только судовладельцам, но и судоремонтным предприятиям. Возрастает как объем, так и сложность работы: запасные части для устаревшего оборудования не производятся, отмечает генеральный директор Ливадийского ремонтно-судостроительного завода Юрий БАДОДИН. Он считает, что в будущем предприятия, освоившие серийное производство судов, возьмут на себя их регулярное техобслуживание, как это произошло в автомобильной промышленности всего мира. О проблемах и перспективах российского судостроения и судоремонта руководитель завода рассказал в интервью журналу «Fishnews – Новости рыболовства».

– На заседании президиума Госсовета активно обсуждалась тема строительства рыбопромыслового флота. Ливадийский завод входит в структуру ГК «Доброфлот», какие задачи вы готовы решать в этом плане для группы компаний?

– Ливадийский ремонтно-судо-строительный завод вошел в группу компаний «Доброфлот» пять лет назад. Тогда, в 2010 году, руководство группы компаний уже столкнулось с проблемой старения рыболовецкого флота, о которой говорил президент на заседании Госсовета. Перед группой компаний стояли две задачи. Первая, текущая – снизить риски затягивания сроков ежегодного ремонта для своих судов; и вторая, стратегическая – подготовка к развитию судостроения на базе завода. Как казалось тогда, собственное судоремонтное предприятие должно позволить управлять сроками ремонта. Купив завод, мы на собственном опыте прочувствовали проблематику судоремонта на Дальнем Востоке. Создали систему, основанную как на традициях советской школы судоремонта, так и на достижениях китайских и корейских судоремонтных предприятий. Наше предприятие – одно из немногих, обладающих судоподъемными и судоспускными сооружениями. Ливадийский завод имеет не только судоремонтный док, но также поперечный слип с восьмью построечными местами для судов длиной до 65 метров. Таким образом, слип позволяет одновременно ремонтировать или строить восемь среднетоннажных судов.

В 2010 году численность сотрудников завода составляла около шестидесяти человек, из которых только шестеро являлись производственными рабочими. Остальные были сотрудниками вспомогательных подразделений, которые не создавали продукт. Сегодня штат завода – около трехсот пятидесяти человек, из которых сто пятьдесят – производственные рабочие. Состояние основных фондов в 2015 году несопоставимо с тем, что было пять лет назад. Станки, магистрали, судоподъемные сооружения, крановое хозяйство, рельсы, крыши, кабинеты и многое другое отремонтировано и работает.

В этом году группа компаний «Доброфлот» открывает вторую су-



Юрий БАДОДИН, генеральный директор Ливадийского ремонтно-судо-строительного завода

Если ранее завод работал в сегменте средне- и малотоннажного флота, то сейчас мы вышли на рынок ремонта крупнотоннажного флота. Плавдок в Находке способен поднимать суда и корабли водоизмещением порожнем до 8,5 тыс. тонн (длина стапель-палубы – 139,5 метра). Это и рыболовецкие плавбазы, БАТМы, БМРТ, а также танкеры и сухогрузы.

доремонтную площадку в Находке. Если ранее завод работал в сегменте средне- и малотоннажного флота, то сейчас мы вышли на рынок ремонта крупнотоннажного флота. Плавдок в Находке способен поднимать суда и корабли водоизмещением порожнем до 8,5 тыс. тонн (длина стапель-палубы – 139,5 метра). Это и рыболовецкие плавбазы, БАТМы, БМРТ, а также танкеры, сухогрузы и другие суда.

Мы рады новым клиентам-судовладельцам и тем, кто возвращается из Китая и Кореи обратно в Россию. Качество и сроки ремонта будут на должном уровне.

– Какую работу вы ведете сегодня для обеспечения деятельности «Доброфлота»?

– Все это время Ливадийский РСЗ является основной базой ремонта средне- и малотоннажного

флота группы компаний. В связи с открытием второй судоремонтной площадки в Находке мы надеемся ремонтировать и все крупнотоннажные суда «Доброфлота», кроме КРКПБ «Всеволод Сибирцев». И все же доля ремонтов группы компаний в общем объеме заказов составляет чуть более 20%. ГК «Доброфлот» – наш крупнейший клиент, тем не менее, мы открыты и стремимся к сотрудничеству со всеми российскими судовладельцами. Судоремонтная площадка в Находке может принимать также суда под иностранным флагом, так как находится в пограничной зоне.

– Ливадийский завод активно занимается выполнением гособоронзаказа. С кем сотрудничаете сейчас, чем привлекателен этот рынок?

– Гособоронзаказ – это всегда более высокая ответственность и

более высокие требования к ремонту. Мы благодарны государственным заказчикам и в первую очередь военным представителям Министерства обороны и Пограничных управлений ФСБ России за тот уровень и требовательность, которые стимулируют нас к развитию и повышению качества судоремонтных услуг. Второй положительный аспект выполнения госзаказа – циклы ремонта, не связанные со сроками рыболовецких путин. Подобный симбиоз позволяет нам организовывать деятельность по судоремонту с достаточно равномерной

с банками, разрабатывает схемы лизингового финансирования. Мы считаем, что готовы выполнять заказы российских судовладельцев на строительство современных рыболовецких судов.

– А есть ли сегодня возможность в принципе строить суда на отечественных верфях?

– Возможность есть. Но российским предприятиям, на мой взгляд, необходимо пройти несколько циклов, чтобы соответствовать мировому уровню и внедрить все успешные мировые практики. Существует определен-

налоговой нагрузки и снижением административных барьеров.

– Сейчас в основном ведутся разговоры о стимулировании судостроения, ремонт флота – на втором плане. Юрий Анатольевич, расскажите о состоянии дальневосточного судоремонта.

– Судоремонт является одним из элементов жизненного цикла судна. На Дальнем Востоке осталось совсем немного судоремонтных предприятий, большая часть из которых расположена в Приморском крае. Сейчас налаживаются партнерские отношения между предприятиями по обмену опытом в организации тех или иных вопросов судоремонта. Судоремонтных предприятий на Дальнем Востоке намного меньше, чем потенциальных заказчиков, поэтому значительная часть российских судовладельцев ремонтирует свой флот в Китае или Корее. В последнее время мы фиксируем тенденцию возвращения отечественных судовладельцев в Россию. На мой взгляд, это связано с изменением курса доллара и увеличением стоимости ремонта за рубежом. Такая ситуация является вызовом для наших предприятий. Мы должны и будем предлагать потенциальным заказчикам качественные судоремонтные услуги. Не последнюю роль в этом может сыграть беспосредственный ввоз судовых запчастей и оборудования в границах свободного порта Владивосток.

В целом, для успешного развития судоремонта мы все должны перестроиться и начать работать как сервисная организация, где главным ориентиром будет принцип «клиент всегда прав». Перед нами успешный опыт мирового и российского автопрома, когда сервисное обслуживание оказывается организацией, уполномоченной заводом-производителем, имеющей полный комплект технической документации и необходимые компетенции.

Парадоксально, но именно системные проблемы в судоремонте Дальнего Востока стимулируют предприятия объединяться, повышать уровень качества своих услуг, ориентироваться на заказчика, впитывать лучшие практики мирового судоремонта и приводят нас к осознанию необходимости изменений, необходимости строительства нового флота. **FN**

Для успешного развития судоремонта мы все должны перестроиться и начать работать как сервисная организация, где главным ориентиром будет принцип «клиент всегда прав».

загрузкой, что, в свою очередь, положительно влияет на сохранение кадрового потенциала предприятия.

– Остался ли у группы компаний интерес к гражданскому судостроению?

– Организация гражданского судостроения является второй и основной стратегической целью ГК «Доброфлот». Завод имеет лицензию на строительство судов как под надзором Российского морского регистра судоходства, так и Российского речного регистра. Мы сотрудничаем с несколькими конструкторскими бюро, имеем в штате своих инженеров-конструкторов для успешной реализации судостроительных проектов.

Предприятие располагает необходимой инфраструктурой для строительства современных рыболовецких судов длиной до 65 метров. Развитая логистико-снабженческая инфраструктура позволяет закупать оборудование любых мировых производителей в соответствии с требованиями заказчиков. Завод сотрудничает

ная проблема дефицита доверия между заказчиком и предприятием. В нашем случае сложилась уникальная ситуация, при которой заказчик в лице ГК «Доброфлот» может на сто процентов доверять судоремонтному предприятию. Надеюсь, это сотрудничество станет положительным примером и для других судовладельцев, заинтересованных в строительстве флота в России.

В деле судостроения завод уже сделал первый шаг. В 2015 году был построен буксир для государственного заказчика.

– Минвостокразвития готовит сейчас проект стимулирования рыболовецкого судостроения на базе частных верфей в Приморье. Какие меры, на ваш взгляд, нужно предусмотреть для развития отрасли? Насколько здесь интересны возможности свободного порта – изучали ли вы этот вопрос?

– Возможности свободного порта интересны, изучаем этот вопрос, надеемся участвовать в проекте. Государство может помочь приморским верфям уменьшением



АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР  
ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

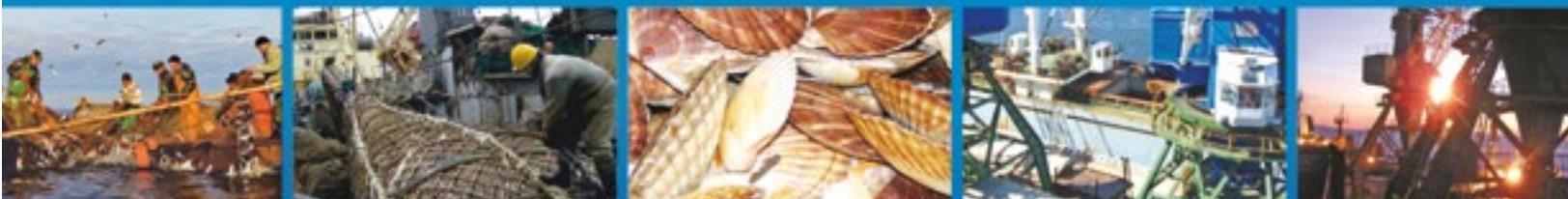
МЕДИАХОЛДИНГ

**FISHNEWS**

# Открытая отрасль

Информационный проект  
о реализации региональных  
программ развития рыбохозяйственного  
комплекса на площадке  
«Открытой отрасли»

В открытом доступе – официальные  
документы, отчеты регионов,  
оценка властей и бизнеса



[www.открытаяотрасль.рф](http://www.открытаяотрасль.рф)

Маргарита КРЮЧКОВА

# БОЛЬШОЙ ВЕТЕРИНАРНЫЙ ВОПРОС

В закон о ветеринарии в этом году внесли обширные изменения. Поправки должны решить многие острые вопросы в рыбной отрасли – к документу было приковано большое внимание. По итогам заседания президиума Госсовета произошел новый поворот: президент поручил обеспечить внесение в законодательство изменений, предусматривающих ветеринарный надзор исключительно в районах добычи водных биоресурсов. Какая работа ведется по подготовке правовых актов в развитие действующего закона о ветеринарии и чего ждать в будущем – разобрался корреспондент журнала «Fishnews – Новости рыболовства».

## ПОПРАВКИ В ЗАКОН: КАК ЭТО БЫЛО

Проект изменений в закон о ветеринарии группа депутатов внесла в Госдуму еще в прошлом году. Министерство сельского хозяйства тогда пыталось продвинуть новый приказ об оформлении ветеринарно-сопроводительных документов. Минюст сопротивлялся, заявляя, что у аграрного ведомства нет соответствующих полномочий. Законодательные поправки как раз и должны были наделять Минсельхоз таким правом.

Представители рыбной промышленности выступили с критикой законопроекта: в бизнес-сообществе указали на то, что документ не устраняет избыточных барьеров в сфере ветконтроля рыбопродукции.

На протяжении года вокруг поправок в закон о ветеринарии велась серьезная дискуссия. Эксперты высказывали опасения, что внесение изменений не только не решит

проблем с оформлением рыбных товаров, но и закрепит сложившуюся, полную дефектов, систему.

Однако по итогам подготовки будущего закона все-таки удалось добиться, чтобы он учел специфику работы в рыбной отрасли. Так, законодатели предусмотрели: если результаты мониторинга ветеринарной безопасности районов добычи говорят о соответствии водных биоресурсов требованиям ветеринарной безопасности, ветеринарно-сопроводительные документы на такие уловы ВБР оформляются без лабораторных исследований. Оговорено, что Минсельхоз должен утвердить порядок назначения таких проверок, в том числе перечень оснований для их проведения. Если вспомнить, сколько рыбаки жаловались на тотальную отправку продукции в лаборатории, – то это немаловажные пункты. Также в законе появилось положение о том, что ветеринарно-сопроводительные документы должны оформляться на безвозмездной основе.

Однако как заработают поправки на практике, зависит от того, какой будет подзаконная база. В случае с добычей водных биоресурсов, переработкой, хранением и реализацией уловов ВБР и продукции из них, новые статьи смогут применяться после того, как Минсельхоз выполнит ряд условий. По действующему закону, ведомство должно утвердить правовые акты, регулирующие вопросы:

- создания механизмов мониторинга ветеринарной безопасности регионов РФ и районов добычи;
- применения профилей риска для проведения обязательных исследований уловов ВБР и произведенной из них продукции;
- формирования исчерпывающего перечня оснований для лабораторных исследований.

В любом случае новую систему необходимо запустить не ранее 1 января 2016 года. На заседании президиума Госсовета помощник президента Андрей БЕЛОУСОВ сообщил, что план подготовки нормативных правовых актов в развитие закона ограничен именно этой датой.

Но разработка необходимых документов продвигается медленно. На это, кстати, обратили внимание и в Россельхознадзоре – ведомстве, которое непосредственно участвует в процессе подготовки документов. «Работа идет очень медленно и очень «замороченно» (слишком длительные процедуры, без которых не обойтись в соответствии с правилами, слишком много межведомственных согласований). В результате получают подзаконные акты компромиссного характера», – заявил заместитель руководителя федеральной службы Николай ВЛАСОВ. При этом он добавил, что из-за этих компромиссов документы получаются «не вполне полноценными».

## НОВЫЙ ПОВОРОТ

На заседании президиума Госсовета, проходившем 19 октября, особое внимание уделили механизмам распределения квот на вылов. Однако вопросам административных барьеров тоже нашлось место, пусть и более скромное.

Первым этой проблемы на заседании коснулся Владимир ПУТИН. В качестве одной из причин того, что российской рыбе непросто «пробраться» на отечественный прилавок, президент назвал небыстрое оформление судов с уловами в портах РФ.

Тему развил руководитель рабочей группы по подготовке к заседанию президиума, глава Сахалинской области Олег КОЖЕМЯКО. Чем сложнее и запутаннее система контроля, тем выше денежные потери предприятий, напомнил губернатор. «Поэтому считаем функции Россельхознадзора на берегу избыточными и предлагаем их упразднить», – сказал глава областного региона.

«Безусловно, требуется максимальное снижение (барьеров – прим. корр.), особенно этот повторный заход и ветеринарный контроль, – поддержал коллегу губернатор Архангельской области Игорь ОРЛОВ. – У меня рыбаки это называют «контролем за печеньем», то есть проверяют совсем не рыбу, а начинают ветеринарный надзор проверять сало, печенье и т.д. И в итоге вопрос оформления и захода становится серьезной проблемой».

В перечень, который глава государства подписал по результатам заседания, поручение в сфере оформления рыбы вошло в таком виде: Правительству – обеспечить внесение в законодательство РФ изменений, предусматривающих «осуществление ветеринарного надзора исключительно в районах добычи (вылова) водных биологических ресурсов». Срок – 15 февраля 2016 года. Премьер Дмитрий МЕДВЕДЕВ поставил задачу доложить о результатах работы по этому вопросу до 28 января.

Опрошенные эксперты уверены: речь идет о том, чтобы осуществлялся мониторинг ветеринарной безопасности районов промысла, а дальше, если все в порядке, барьеров для рыбы и морепродуктов быть не должно.

Если поручение главы государства выполнят полностью, это даст положительный результат, считает президент Всероссийской ассоциации рыбохозяйственных предприятий,



*Несмотря на принятые поправки в закон о ветеринарии, избыточные барьеры в отрасли отстаются*

предпринимателей и экспортеров Александр ФОМИН. Руководитель объединения отметил, что переход к контролю на основе результатов мониторинга безопасности районов вылова обеспечит прозрачные условия работы для бизнеса и сэкономит бюджетные средства (что весьма важно в наше непростое время).

После выхода поручений президента в СМИ появились публикации, в которых представители рыбопромышленных предприятий положительно отзывались об изменениях, запланированных в сфере ветеринарного надзора. Однако поручения – это еще не все. Здесь вновь могут проявиться ведомственные интересы. А значит, вся интрига в том, какое решение будет принято по итогам исполнения поручения, проком-

ментировал руководитель ВАРПЭ. По мнению Александра Фомина, результатом выполнения задачи, которую поставил президент, должно стать внесение изменений в закон о ветеринарии: чтобы ветеринарный надзор ограничивался только районами промысла. Акт Правительства, регулирующий такой надзор, правда, тоже может создать сложности для рыбаков – здесь нужно будет проявить внимательность.

Ветконтроль на основе результатов мониторинга безопасности промысловых районов отвечает мировой практике. А отслеживать, все ли в порядке с рыбой, когда она уже попала на прилавок, должен Роспотребнадзор – лишним ведомств здесь не нужно, полагает руководитель ассоциации.

В целом поручение главы государства свидетельствует о том, что, несмотря на принятые поправки в закон о ветеринарии, избыточные барьеры в отрасли остаются, заявил один из источников Fishnews. Как отметил собеседник, об этом было сказано в кулуарах накануне заседания президиума Госсовета.

## ПОСТАНОВЛЕНИЯ, ПРИКАЗЫ...

Пока же продолжается подготовка тех документов, которые уже предусмотрены законом о ветеринарии. Работа идет небыстро, но продвижение есть, отметил Николай Власов.

Еще до того, как вышли поручения президента, мы попросили руководителей отраслевых союзов и ассоциаций прокомментировать ситуацию в сфере ветеринарного оформ-

гут оформлять ветеринарные сопроводительные документы уполномоченные лица организаций, являющиеся производителями и (или) участниками оборота подконтрольных товаров»;

– «Об утверждении Перечня подконтрольных товаров, на которые могут проводить оформление ветеринарных сопроводительных документов аттестованные специалисты, не являющиеся уполномоченными лицами органов и учреждений, входящих в систему Государственной ветеринарной службы РФ (негосударственные ветеринарные специалисты)»;

– «Об утверждении Порядка оформления ветеринарных сопроводительных документов на подконтрольные товары, которые могут оформлять уполномоченные лица организаций, являющихся производителями подконтрольных товаров и (или) участниками оборота подконтрольных

## СЛЕДИМ ЗА БАРЬЕРАМИ

Где подзаконные акты – там подчас новые сложности. Подготовка правовых актов в развитие закона о ветеринарии также не обходится без острых моментов. Так, в ВАРПЭ критически высказались по поводу проекта постановления об осуществлении мониторинга ветбезопасности районов промысла (публичное обсуждение этого варианта документа завершилось 19 ноября). В ассоциации заявили, что проект содержит некорректные формулировки, неоправданно расширяет полномочия Россельхознадзора и собственно порядок мониторинга не устанавливает. Представители бизнес-сообщества увидели угрозу сохранения тотального ветеринарного контроля каждой партии рыбопродукции, причем не в море, а на берегу. «Тем самым сохраняются существующие избыточные административные барьеры в части ветеринарного контроля переработанной рыбопродукции (в том числе замороженной), которая даже теоретически не несет рисков заноса болезней, опасных для человека и животных», – говорится в заключении ВАРПЭ.

В объединении отметили, что документ не соответствует действующему закону о ветеринарии и поручению, которое дал президент по итогам заседания президиума Госсовета.

ВАРПЭ предложила и свой вариант решения проблемы: целесообразно использовать мировой опыт по заблаговременным обследованиям промысловых районов и признанию их исторически свободными от заболеваний из перечня Международного эпизоотического бюро (МЭБ), считают в ассоциации.

## ВОТ ОНА, СИСТЕМА

Поручения, призванные решить проблемы ветеринарного оформления в рыбной отрасли, руководство страны давало уже не раз и не два. На нашей памяти, это случается ежегодно. На местах представители бизнеса говорят разное: одни – что барьеров стало меньше, другие – что особых изменений к лучшему не произошло.

К моменту, когда этот материал выйдет в свет, могут появиться новые проекты правовых актов и новые поручения, но те события, о которых говорится в статье, несомненно, встраиваются в историю решения «большого ветеринарного вопроса». **FN**

Ветконтроль на основе результатов мониторинга безопасности промысловых районов отвечает мировой практике. А отслеживать, все ли в порядке с рыбой, когда она уже попала на прилавок, должен Роспотребнадзор – лишних ведомств здесь не нужно.

ления. Главы объединений поделились результатами анализа подготовки подзаконной базы.

Президент Ассоциации добытчиков минтая Герман ЗВЕРЕВ сообщил, что были опубликованы проект приказа Министерства сельского хозяйства «О внесении изменений в приказ Минсельхоза России от 17 июля 2014 года № 281 «Об утверждении Правил организации работы по оформлению и выдаче ветеринарных сопроводительных документов и Порядка оформления ветеринарных документов в электронном виде» и проект постановления Правительства РФ «О порядке осуществления мониторинга ветеринарной безопасности районов добычи (вылова) ВБР» (данные на начало ноября).

Кроме того, рассказал руководитель АДМ, в работе находятся проекты пяти приказов Минсельхоза:

– «Об утверждении Правил назначения ветеринарно-санитарной экспертизы»;

– «Об утверждении Перечня подконтрольных товаров, на которые мо-

товаров, и индивидуальные предприниматели, являющиеся производителями подконтрольных товаров и (или) участниками оборота подконтрольных товаров»;

– «Об утверждении Правил назначения лабораторных исследований в целях проведения ветеринарной сертификации, государственного ветеринарного надзора, государственного мониторинга биологической и пищевой безопасности».

«Сложность заключается в том, что все семь перечисленных нормативных правовых актов увязаны между собой в систему, поэтому появившийся хотя бы в одном из этих документов «вирус» заразит всю систему», – подчеркнул Герман Зверев. Он добавил, что ассоциация следит за процессом подготовки проектов.

В Министерстве сельского хозяйства, отвечая на запрос редакции, сообщили, что для реализации поправок, внесенных в закон о ветеринарии, создана рабочая группа и утверждена «дорожная карта» по подготовке проектов НПА.



*Добыча цист артемии в прибрежной зоне озера Большое Яровое*

Аркадий ИРКУТОВ

# РОССИЙСКАЯ АКВАКУЛЬТУРА ТЕРЯЕТ КОРМА

В ходе заседания президиума Госсовета по вопросам развития рыбохозяйственного комплекса руководитель Росрыболовства Илья ШЕСТАКОВ подтвердил, что развитие аквакультуры является для государства одним из приоритетов. Увеличение доли выращенной рыбы в общем объеме производимой в России рыбной продукции позволит решить вопрос замещения импорта, 60% которого составляет продукция зарубежной аквакультуры и только 40% – продукция рыболовства. Рост отечественной аквакультуры потребует соразмерного развития сопутствующих отраслей, в том числе кормопроизводства.



Озеро Большое Яровое



Рачок артемия

Но если значительная часть используемых сейчас в рыбоводстве кормов по-прежнему импортируется, то в секторе живых стартовых кормов российские производители способны полностью обеспечить потребности внутреннего рынка.

Сырьем для производства живых стартовых кормов служат яйца рачка артемии. Артемия относится к водным беспозвоночным, обитает в соленых озерах и морских заливах. Находящиеся в диапаузе яйца артемии – цисты – способны сохранять жизнеспособный эмбрион в течение многих лет и воспроизводить живого рачка – науплиуса – в искусственно созданных условиях. Подвижность и высокая питательная ценность науплиусов артемии позволяет использовать их в качестве эффективного корма для личинок многих рыб и креветок на начальных стадиях их развития.

Первое упоминание о коммерческом использовании артемии в мире относится к 1950-м годам, когда на Большом Соленом озере в США началась добыча сначала самого рачка, а затем и его цист. В 1970-х годах промысел цист артемии получил новый импульс к развитию благодаря исследованиям, позволившим начать их массовое применение при промышленном рыборазведении. Устойчивые темпы роста мировой аквакультуры создали стабильный спрос на живые стартовые корма,

в результате чего объемы добычи цист артемии на Большом Соленом озере выросли в 4 раза за период с 1987 по 2014 годы.

В настоящее время промысел цист артемии в промышленных объемах ведется в США, КНР, России и

Первое место по запасам занимает Алтайский край с рекомендованными объемами вылова свыше 1 тыс. тонн. В 2015 году промысел вышел за границы Западной Сибири в связи с включением Крыма в состав Российской Федерации.

---

КНР является крупнейшим потребителем незаконно добытых в России цист артемии. Продукция ННН-промысла попадает в Поднебесную двумя путями. Меньшая часть переправляется контрабандой через Республику Казахстан, минуя пограничный контроль.

---

Казахстане. Выращивание артемии в искусственной среде не получило широкого распространения ввиду сложности и высокой стоимости процесса и практикуется только во Вьетнаме.

В России цисты артемии отнесены к ценным видам водных биоресурсов, общий допустимый улов которых не устанавливается. Основные запасы артемии сосредоточены в регионах Западно-Сибирского рыбохозяйственного бассейна (Алтайский край, Новосибирская, Омская, Курганская области и другие).

Проведение в 2013-2014 годах в Алтайском крае конкурсов на долгосрочное закрепление рыбопромысловых участков определило основных игроков российского рынка добычи артемии. К ним относятся химический комбинат ОАО «Кучуксульфат» (пользователь озера Кулундинское) и ООО «Арсал» (пользователь озера Большое Яровое), под контролем которых по состоянию на 2015 год находится свыше 90% алтайских запасов артемии и около 60% всех запасов этого объекта в России. В пределах Западно-Сибир-

ского рыбохозяйственного бассейна добычей артемии на закрепленных рыбопромысловых участках занимается от 10 до 15 долгосрочных пользователей.

Основным рынком реализации цист артемии является Юго-Восточная Азия. Здесь выращиваются миллионы тонн креветок, в корм которым идет большая часть всех живых стартовых кормов. Свыше 90% российского экспорта приходится на КНР и Таиланд. При этом внутренний спрос на живые стартовые корма не превышает 3% общего объема производства. Потребителями цист артемии в России являются рыбодобывающие заводы, специализирующиеся на выращивании осетровых и сиговых видов рыб, а также разводчики аквариумных рыб.

Специалисты отмечают, что серьезным препятствием на пути роста добычи артемии в России является крайне высокий уровень незаконного, несообщаемого и нерегулируемого промысла (ННН-промысла) в отрасли, чему способствовало несколько факторов. Во-первых, цисты артемии в силу особенностей промысла легкодоступны для браконьеров, поскольку добыча ведется ручным способом на берегу водоема. Во-вторых, спрос со стороны КНР привел на рынок множество посредников, занятых скупкой артемии у браконьеров и их перепродажей за границу. В данном случае спрос создал предложение, способствуя укреплению материальной и кадровой базы браконьерства.

КНР является крупнейшим потребителем незаконно добытых в России цист артемии. Продукция ННН-промысла попадает в Поднебесную двумя путями. Меньшая часть переправляется контрабандой через Республику Казахстан, минуя пограничный контроль (таможенный контроль на границе РФ и РК не производится). Большая же часть «узаконивается» внутри России и экспортируется в КНР напрямую.

Доля ННН-промысла в 2013-2014 годах достигла 50% всего объема экспорта цист артемии. Наглядно представить масштабы проблемы позволяет сравнение данных по экспорту с рекомендованными объемами добычи по отдельным субъектам Федерации.

Так, в Новосибирской области рекомендованные объемы добычи (вылова) артемии за период 2012-2014 годы составили 227 тонн. При



Рачок и цисты артемии

этом за тот же период из региона экспортировано свыше 1 600 тонн этой продукции. В Забайкальском крае объемы вылова артемии не выделялись ни разу, однако экспорт за 2012-2014 годы составил около 540 тонн.

Чаще всего незаконно добытые цисты артемии реализуются за рубеж под видом выращенных в аквакультуре, несмотря на то, что в России отсутствуют технологии и нормативная база для их разведения. Действенный контроль происхождения затруднен тем, что «выращивают» артемию в одних регионах, а экспортируют из других.

До недавнего времени законность происхождения при экспортных процедурах вообще никем не проверялась – ни таможенными, ни ветеринарными органами. В 2015 году введено обязательное лицензирование экспорта артемии, однако, как отмечают эксперты, эта мера

не способна остановить поток продукции браконьерского промысла, поскольку процедура согласования лицензий не предусматривает участия Росрыболовства.

Незаконный промысел и экспорт артемии влечет за собой серьезные экономические потери для участников рынка и государства. Незаконно добытая артемия экспортируется в виде сырья, в результате чего отрасль теряет добавленную стоимость, которая могла быть создана при глубокой переработке продукции.

Безусловным приоритетом для участников рынка добычи артемии и государства должна стать минимизация ННН-промысла в отрасли. Это позволит повысить долю продукции высокой степени переработки и тем самым выполнить одно из основных поручений Президента Владимира ПУТИНА по итогам заседания президиума Госсовета. **FN**

Субъект Федерации	2013 год	2014 год	2015 год
Алтайский край	1 158,00	1 197,00	1 129,00
Курганская область	286,90	281,90	377,90
Омская область	167,90	161,90	141,90
Тюменская область	45,97	55,97	61,97
Республика Крым	–	–	60,20
Новосибирская область	87,90	69,9	48,90
Челябинская область	22,95	12,95	12,95
Республика Тыва	4,95	4,95	0,95
Республика Хакасия	9,95	9,95	0,10
<b>ВСЕГО</b>	<b>1 784,52</b>	<b>1 794,52</b>	<b>1 833,87</b>

Рекомендованные объемы добычи (вылова) цист артемии за период 2013-2015 гг.

Анна ЛИМ

# Игорь ИВЛЕВ: ПРИЧАЛЫ В РУКАХ ГОСУДАРСТВА – ГАРАНТИЯ СОХРАНЕНИЯ РЫБНОГО ПРОФИЛЯ ПОРТОВ

Октябрьский Госсовет еще раз подтвердил курс на усиление контроля государства в сфере рыбодобычи, увеличение объема поставок и снижение сроков доставки рыбной продукции на внутренний рынок. Отдельный блок поручений касается модернизации портовой инфраструктуры, в том числе более эффективного использования принадлежащих государству причалов в рыбных терминалах морских портов, которые находятся в управлении ФГУП «Нацрыбресурс». Подробнее о приоритетных направлениях работы организации и мерах по выполнению стратегических задач, поставленных руководством страны, журналу «Fishnews – Новости рыболовства» рассказал генеральный директор предприятия Игорь ИВЛЕВ.

– Игорь Викторович, заканчивается 2015 год. Каким он был для ФГУП «Нацрыбресурс»? Что удалось выполнить из намеченного и что еще предстоит?

– Прошедший год был достаточно сложным, но, несмотря на сложность, продуктивным. Главным итогом года, на мой взгляд, стал Госсовет 19 октября, который определил основные направления развития рыбной отрасли. Как вы знаете, на заседании президиума Госсовета немало внимания было уделено проблемам восстановления портовой инфраструктуры и в целом выстраиванию всего механизма доставки рыбопродукции из рыбодобывающих регионов в центр страны.

В связи с этим могу отметить, что ФГУП «Нацрыбресурс» не изменило за прошедший год своей позиции о необходимости сохранения и увеличения «рыбной составляющей» морских рыбных портов и продолжает участие в отладке всей этой

цепочки. На сегодняшний день мы прорабатываем целый ряд проектов по созданию современной портовой инфраструктуры, формированию логистических схем доставки рыбы, восстановлению объектов для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота и других.

Много сил и внимания в текущем году потребовало выстраивание отношений с арендаторами и операторами портов, арендующими закрепленные за «Нацрыбресурсом» причальные сооружения. И к нашему удовлетворению на этом направлении наметилась положительная динамика. Что характерно, наши требования при этом остаются прежними. Это оплата арендаторами и операторами портов по рыночной и экономической обоснованной ставке арендной платы или рыночной стоимости услуг, обеспечение проведения капитальных ремонтов причалов, а также привлечение инвестиций в модернизацию инфраструктуры порта.

В качестве положительных примеров можно привести морские рыбные терминалы Невельска и Корсакова в Сахалинской области, где активно обслуживаются рыболовные суда, задействованные в Охотском море, и теплоходы, доставляющие грузы по Курильской линии. К сожалению, есть и некоторое недопонимание в отношениях с арендаторами в рыбных портах Владивостока и Находки. Именно из-за этих 17 причалов, находившихся в аренде, генеральная прокуратура выставила нашему предприятию ряд замечаний в части, касающейся невозврата имущества из аренды. Мы ведем с портовиками активный переговорный процесс, и, поскольку позиции постепенно начинают сближаться, надеюсь, что в ближайшее время мы так или иначе придем к консенсусу.

Согласно поручениям Президента России Владимира ПУТИНА, по итогам заседания президиума Госсовета Правительству поручено до 15 февраля 2016 года разработать и утвердить план мероприятий по модернизации и развитию портовой и рыбохозяйственной инфраструктуры в рыбных терминалах морских портов России, предусматривающий повышение эффективности использования государственного имущества. Разумеется, «Нацрыбресурс» готовит свои предложения в рамках этого плана. Так что впереди у нас очень большая работа.

– В рамках Госсовета руководитель Росрыболовства Илья ШЕСТАКОВ заявил о планах по созданию современных логистических комплексов, обслуживающих рыбные грузы, сети оптово-распределительных центров, интегрированных с рыбными кластерами, и других инфраструктурных проектах, для реализации которых понадобится задействовать существующие мощности



Игорь ИВЛЕВ, генеральный директор ФГУП «Нацрыбресурс»

Мы уже не раз говорили, говорим и будем настаивать на своей точке зрения и дальше, что управление причалами рыбных портов должно осуществляться на федеральном уровне. Этот вопрос необходимо закрыть раз и навсегда.

**рыбных терминалов морских портов, находящихся в управлении ФГУП «Нацрыбресурс». Какой вы видите стратегию вашего предприятия в свете задач по насыщению внутреннего рынка рыбной продукцией?**

– Вообще насыщение внутреннего рыбного рынка требует решения многих задач, и развитие инфраструктуры является одним из ключевых факторов успеха. Как было отмечено на заседании президиума Госсовета по вопросам развития рыбохозяйственного комплекса, необходимо избавляться от узких мест в инфраструктуре. А это требует согласованных усилий со стороны

различных органов власти и отраслевых организаций.

Логистические комплексы для доставки рыбы в принципе уже существуют – это морские порты. Ведь порт соединяет основные элементы инфраструктуры: морскую транспортировку, хранение, наземную доставку, оптовую торговлю и сервис.

По нашему мнению, сейчас необходимо обеспечить развитие инфраструктурной базы крупнейших портовых терминалов, на которых происходит формирование крупных товарных партий и отгрузка рыбы внутренним потребителям и на внешний рынок. Перечень этих терми-

налов известен – это Владивосток, Находка, а также порты Камчатки и Сахалина.

В этом ключе мы в рамках договорной работы с контрагентами по предоставлению причалов в долгосрочное пользование стараемся предусмотреть наличие инвестиционных условий. Они касаются как проведения капитальных ремонтов причалов, так и модернизации объектов береговой инфраструктуры, необходимых для перевалки и переработки рыбопродукции, а также обслуживания судов рыбопромыслового флота. В этом, пожалуй, и заключается основной вектор нашей стратегии по реализации поставленных задач.

– К «Нацрыбресурсу» не раз предъявлялись претензии в связи с неудовлетворительным техническим состоянием причальных комплексов. В частности, генпрокуратура отмечала, что «в Дальневосточном федеральном округе около 70% всех сооружений, закрепленных за компанией, требуют проведения капитального ремонта». Понятно, что реконструкция причалов – крайне дорогое удовольствие и одновременно эту проблему не решить. В каких портах стоит ожидать начала ремонтных работ уже в ближайшее время?

– Прежде всего, в наших планах реконструкция ряда причалов в морском порту Петропавловск-Камчатский в соответствии с постановлением Правительства РФ № 297 от 31 марта 2015 года. Это действительно дорогостоящее мероприятие – расходы в расчете на метр причала составляют 2,6 млн. рублей.

В целом практика бюджетных инвестиций в гидротехнические сооружения существует давно, поскольку по ряду объектов это единственный источник финансирования капитальных ремонтов и реконструкции. Такая ситуация характерна для причалов с малым объемом грузооборота, где текущие доходы не позволяют сформировать ремонтный фонд. По большинству же причалов финансирование капитального ремонта включено или будет включено в обязательства арендаторов по договорам долгосрочной аренды (на срок 49 лет). В этих случаях модернизация причалов обеспечивается за счет частных инвестиций.

– Эпопея разбирательств с арендаторами причалов длится уже не

первый год. Портовые операторы, рыбопромышленники да и некоторые руководители дальневосточных регионов прямо обвиняют «Нацрыбресурс» в нежелании идти навстречу, в завышении тарифов и неприемлемых условиях, навязываемых договорами аренды. Среди встречных предложений – передача гидротехнических сооружений рыбных портов регионам, приватизация или хотя бы долгосрочная аренда причальных стенок на срок от 49 до 70 лет. Какие пути преодоления разногласий вы видите? И можно ли в принципе соблюсти баланс интересов государства и частного бизнеса в этом вопросе или кому-то придется подвинуться?

– Мы уже не раз говорили, говорим и будем настаивать на своей точке зрения и дальше, что управление причалами рыбных портов должно осуществляться на федеральном уровне. Этот вопрос необходимо закрыть раз и навсегда. Ранее мы стол-

для государства договорами аренды, разваленными, без документов. И «Нацрыбресурсу» понадобилось несколько лет, чтобы просто провести контрольно-инспекторские проверки всех причалов и восстановить техническую документацию.

Ну а желание портовых операторов заключить договоры аренды на максимально допустимый законом срок – 49 лет – тоже очень понятно, поскольку в этом случае организации, некогда приватизировавшие порт, становятся фактически владельцами причалов. Однако их прошлая практика хозяйствования на государственных ГТС вызывает большие сомнения в целесообразности такого шага.

Увы, но отношение к причалам у многих потенциальных арендаторов парадоксальным образом складывается не хозяйское, а пользовательское. Если причал государственный, так пусть государство и несет бре-

нимаю, кстати, почему вопрос о тарифах, предложенных нами, вызвал такую бурю эмоций. Может, потому, что мы делаем стивидорный бизнес прозрачным и контролируемым?

Все эти вопросы и являются предметом переговоров между «Нацрыбресурсом» и арендаторами. Считаю, что компромисс всегда может быть найден, если обе стороны переговоров готовы воспринимать встречные аргументы. У нас перед глазами примеры достаточно успешного опыта взаимодействия на Сахалине и на той же Камчатке. Надеюсь, что и с другими контрагентами нам удастся решить затянувшиеся в ряде случаев проблемы в ближайшее время. Речь, конечно, идет о Находке и Владивостоке.

– Как повлияет на планы «Нацрыбресурса» новый статус Владивостока как свободного порта, а также возможное распространение аналогичного режима на порты Сахалина и Камчатки? Намерены ли вы участвовать в реализации новых проектов в рыбной сфере, запускаемых резидентами свободного порта, территорий опережающего развития и особых экономических зон на Дальнем Востоке?

– По закону, ФГУП «Нацрыбресурс» не имеет возможности стать резидентом свободного порта или ТОРА. Но наше предприятие готово принимать участие в реализации инвестиционных проектов, осуществляемых в дальневосточном регионе и нацеленных на развитие рыбной отрасли.

Действующим законодательством предусмотрены различные формы вовлечения федерального имущества в реализацию таких проектов, включая концессионное соглашение, инвестиционное товарищество и другие. Более того, подобные форматы эксплуатации причалов рассматриваются в качестве предпочтительных, поскольку они обеспечивают привлечение частных инвестиций в модернизацию инфраструктуры и гибкость в условиях предоставления причалов, в том числе в отношении размера платы за их использование.

Поэтому «Нацрыбресурс» будет поддерживать инициативы инвесторов и содействовать им в подготовке и согласовании таких проектов органами власти. Однако пока ни один из портовых операторов не обращался к нам с подобными проектами. **FN**

Практически все наши контрагенты предпочитают не вспоминать, что причалы строились под нужды рыбной отрасли, и полностью меняют характер деятельности на гидротехнических сооружениях. Где-то это оправдано, но в большинстве случаев необходимо сохранять профиль причалов и не допускать превышения проектных нагрузок.

кнулись и до сих пор сталкиваемся с фактами перепрофилирования рыбных портов, попавших в частные руки, под непрофильные грузы. В свою очередь перепрофилирование оборачивается повышенным износом гидротехнических сооружений и нередко исчезновением из рыбных портов рыбопринимающей инфраструктуры. Как следствие – разрушение всей логистической цепочки поставок рыбы в страну. В такой ситуации государственные ГТС выступают последним рычагом, с помощью которого федеральный центр может регулировать этот процесс.

Вопрос о передаче причалов в региональную собственность, думаю, поставлен на повестку дня не в интересах рыбохозяйственного комплекса. Никто почему-то не вспоминает, что ГТС рыбных портов были переданы «Нацрыбресурсу» в 2008 году именно от региональных властей. Переданы обремененными кабальными

мя расходов по его содержанию, а порт только доходы будет получать. Практически все наши контрагенты предпочитают не вспоминать, что причалы строились под нужды рыбной отрасли, и полностью меняют характер деятельности на ГТС. Где-то это оправдано, но в большинстве случаев необходимо сохранять профиль причалов и не допускать превышения проектных нагрузок.

Что касается размера арендной платы, то нужно обратить внимание, что, согласно законодательству, она фактически устанавливается не нашим предприятием, а рассчитывается независимым оценщиком. И после этого еще проходит согласование с Росрыболовством и Росимуществом. Именно поэтому в договорах, которые сейчас заключает «Нацрыбресурс» с арендаторами, размер платы за причалы отражает актуальную ситуацию в этом секторе экономики. И я не по-



# ДОВЕЗТИ И НЕ ИСПОРТИТЬ

## РЕФРИЖЕРАТОРНЫЕ КОНТЕЙНЕРЫ И КЛАСТЕРНЫЙ ПОДХОД К ОРГАНИЗАЦИИ ДОСТАВКИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ РЫБОПРОДУКЦИИ

**Дмитрий УШАКОВ**

вице-президент по логистике  
Ассоциации операторов  
рефрижераторного  
подвижного состава, к.э.н.

Из выступлений на заседании президиума Госсовета по вопросам развития рыбохозяйственного комплекса от 19 октября 2015 года:

«Предприятия переработки, склады, оптово-распределительные центры, транспортная логистика развиваются крайне медленно. На экспорт в прошлом году было поставлено 87 процентов мороженой рыбы, а филе и готовой продукции – всего 7 процентов. Доля мороженой рыбы на внутреннем рынке составила 56,7 процента, а доля филе – чуть более 2 процентов», – из выступления В. Путина.

«... Главное – сделать все, чтобы эту рыбу (дальневосточную –

прим. автора), объем два миллиона тонн, доставить в центральные регионы, то есть регионы основного потребления. И чем больше мы будем стимулировать спрос, тем естественно и создавать уникальную товаропроводящую сеть, а это логистические центры не только на Дальнем Востоке, но и в Новосибирске, Подмоскowie и так далее», – из выступления А. Ткачева.

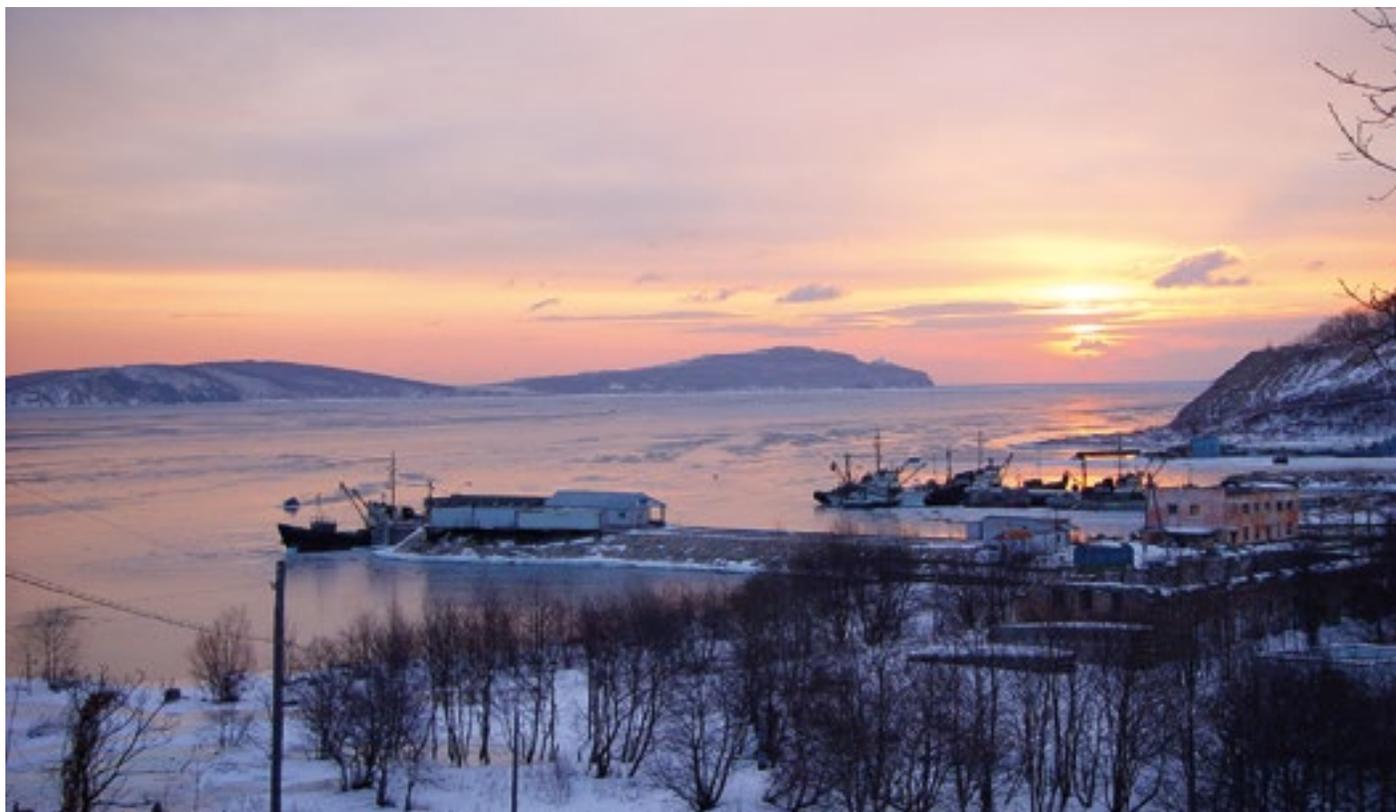
«Приморье логистически, географически подходит по всем параметрам» (относительно создания рыбного кластера – прим. автора), – из выступления А. Ткачева.

Вопрос о необходимости кластерного подхода к решению проблем отечественной рыбной промышленности, и прежде всего в Дальневосточном регионе, достаточно активно поднимается в по-



Дмитрий УШАКОВ

следние годы на различных уровнях. Вступление в силу законов о территориях опережающего раз-



Там, где ловят рыбу, железной дороги нет

вития и о свободном порте Владивосток создают необходимую нормативно-правовую базу для реализации проектов по созданию кластеров, однако необходимо определение методологических основ и принципов организации функционирования рыбопромышленного кластера, в том числе с точки зрения транспортной логистики.

Целесообразность и оправданность создания транспортно-логистического кластера по обработке рыбопродукции возникает лишь

тогда, когда процессы транспортно-логистического обслуживания и процессы рыбопереработки обеспечиваются в едином инфраструктурном комплексе. Можно определить данный комплекс как промышленно-логистический кластер по обработке рыбопродукции, состоящий из промышленного рыбоперерабатывающего подкластера и транспортно-логистического подкластера по обработке скоропортящейся продукции.

Важным аспектом эффективного функционирования промышленно-логистического кластера по

обработке рыбопродукции является оптимальная адаптивность входящих и выходящих транспортных средств.

Транспортные средства, предназначенные для доставки рыбы-сырца на территорию кластера, а также вывоза готовой рыбопродукции, должны обеспечивать качество перевозимого груза, удобство обработки транспорта на грузовых площадках кластера, осуществление погрузочно-разгрузочных работ рыбопродукции с минималь-

Базовые факторы кластера	Рефрижераторные контейнеры	Рефрижераторные вагоны
1. Внутренний спрос	Внутренний спрос на рефрижераторные контейнеры устойчив и стабилен вследствие высокого уровня технологичности оборудования, максимально приемлемой грузоподъемности, простоты загрузки.	Спрос неустойчив. Рефрижераторные вагоны востребованы для клиентов, отправляющих значительные партии рыбопродукции на железнодорожные станции со специфическими условиями обработки грузов.
2. Факторы производства: земля, труд, капитал	Возможность привлечения финансовых институтов для реализации инвестиционных проектов по прямой покупке или лизингу рефрижераторных контейнеров достаточно высока.	Привлечение капитала для производства рефрижераторных вагонов крайне проблематично, прежде всего вследствие отсутствия производственной базы для этого оборудования.
3. Смежные, поддерживающие отрасли	Морской и автомобильный транспорт являются в полной мере поддерживающими отраслями для рефрижераторного контейнера, эксплуатируемого на железной дороге.	В формате функционирования транспортно-логистической инфраструктуры кластера поддерживающих отраслей для рефрижераторного вагона нет.
4. Стратегии компаний	Рефрижераторный контейнер органично вписывается в концепцию стратегий компаний с учетом инноваций в логистике вследствие максимально приемлемых технических и эксплуатационных характеристик.	Транспортировка в рефрижераторных вагонах может быть интегрирована в стратегию развития компании при целом ряде ограничений и условий.

Таблица 1. Сравнение степени соответствия рефрижераторных контейнеров и рефрижераторных вагонов с базовым фактором кластера по обработке рыбопродукции

ными временными и финансовыми затратами.

На сегодняшний день существует два вида альтернативных транспортных средств, предназначенных для обеспечения обработки рыбопродукции в промышленно-логистическом кластере: вагоны рефрижераторных секций (или рефрижераторные вагоны) и рефрижераторные контейнеры.

В отраслевой научно-технической литературе в последние годы неоднократно давались определения и характеристики этих видов рефрижераторного оборудования. В данной статье предлагается дать оценку альтернативным транспортным средствам как элементам транспортно-логистической инфраструктуры.

Под рефрижераторным контейнером следует понимать специализированный стандартизированный контейнер со встроенной рефрижераторной установкой, обеспечивающий перевозку скоропортящихся товаров на железнодорожном, морском и автомобильном транспорте без перегруза перевозимой скоропортящейся продукции при переходе с одного транспорта на другой. Погрузочно-разгрузочные работы в рефрижераторный контейнер и из него могут производиться внутри склада-холодильника, обеспечивая технологию доставки «от двери до двери» и непрерывность холодильной цепи («cold chain», «cool chain»).

Рефрижераторный вагон — это специализированный вагон, предназначенный для перевозки скоропортящейся продукции по железной дороге в составе рефрижераторной секции (как правило, это 4 грузовых вагона и один вагон-дизель-электростанция). Погрузочно-разгрузочные операции осуществляются на железнодорожных станциях на специализированных пандусах, находящихся на открытом воздухе. Технология доставки груза «от двери до двери» и обеспечение непрерывности холодильной цепи при перевозках в рефрижераторных вагонах невозможна.

Представляет интерес таблица сравнительной адаптивности в инфраструктуру кластера по обработке рыбной продукции сравнимых транспортных средств (таблица 1) в соответствии с совместимостью базовых условий



Рисунок 1. Затраты на перемещение и экспедиторскую обработку рыбопродукции от борта судна у причала порта до железнодорожной станции отправления в промышленно-логистическом кластере по обработке

функционирования кластера (детерминанты ромба Портера) и характеристик рефрижераторных контейнеров и рефрижераторных вагонов.

Сравнительный анализ эффективности интеграции рефрижераторных контейнеров и рефрижераторных вагонов в транспортно-логистическую инфраструктуру кластера по переработке рыбопродукции может представлять из себя сравнительную оценку затрат и уровня обеспечения качества рыбопродукции альтернативных вариантов (рисунок 1).

Совокупные затраты на перемещение и экспедиторскую обработку рыбопродукции от борта судна у причала порта до железнодорожной станции отправления можно представить в следующем виде:

$$S \text{ общ.} = S1 + S2 + S3 + S4,$$

где

$S1$  = затраты на выгрузку рыбопродукции сырца с борта судна и доставку на склад-холодильник кластера;

$S2$  = затраты на автодоставку рыбопродукции сырца со склада-холодильника кластера до перерабатывающих цехов промышленного рыбоперерабатывающего подкластера;

$S3$  = затраты на автодоставку готовой рыбопродукции со склада готовой продукции промышленного рыбоперерабатывающего подкластера до железнодорожной станции отправления;

$S4$  = затраты на перегруз рыбопродукции из автомобиля в железнодорожный вагон или на железнодорожную платформу.

Если сравнивать совокупные затраты на тонну продукции при обработке рыбопродукции рефрижераторным контейнером и рефрижераторным вагоном ( $S$  общ.рк.

и  $S$  общ.рв.) то,  $S \text{ рк}1 + S \text{ рк}2 + S \text{ рк}3 = S \text{ рв}1 + S \text{ рв}2 + S \text{ рв}3$ , т.к. условия транспортировки и транспортные средства в обоих случаях одинаковы.

Однако затраты на перегруз рыбопродукции из автомобиля в железнодорожный подвижной состав на тонну груза ( $S4$ ) гораздо ниже (в три-четыре раза) при использовании рефрижераторного контейнера, чем при использовании рефрижераторного вагона.

Тогда, если  $S \text{ рк}4 < S \text{ рв}4$ , то  $S \text{ общ.рк.} < S \text{ общ.рв.}$

Однако определяющим фактором при выборе транспортного средства для интеграции в инфраструктуру промышленно-логистического кластера по обработке рыбопродукции является обеспечение качества транспортировки рыбопродукции. В соответствии с ГОСТ 1168-86 «Рыба мороженая. Технические условия» и согласно Правилам перевозок железнодорожным транспортом скоропортящихся грузов (в редакции Приказа Минтранса от 14.09.2011 № 244) температура рыбопродукции не должна превышать  $-18^\circ\text{C}$ , причем на всем пути производственного цикла от заморозки рыбы-сырца на борту рыбодобывающего судна до прилавка магазина в регионе сбыта. Причем эксперты Продовольственной и сельскохозяйственной организации Объединенных Наций (ФАО ООН) рекомендуют хранить и транспортировать рыбопродукцию при  $-22^\circ\text{C}$  и ниже, поскольку при сверхнизких температурах погибают всякого рода микроорганизмы, создавая идеальные условия для хранения рыбы. При этом срок хранения существенно увеличивается.

Специфика комплекса технологических процессов по переработке, хранению и транспортиров-

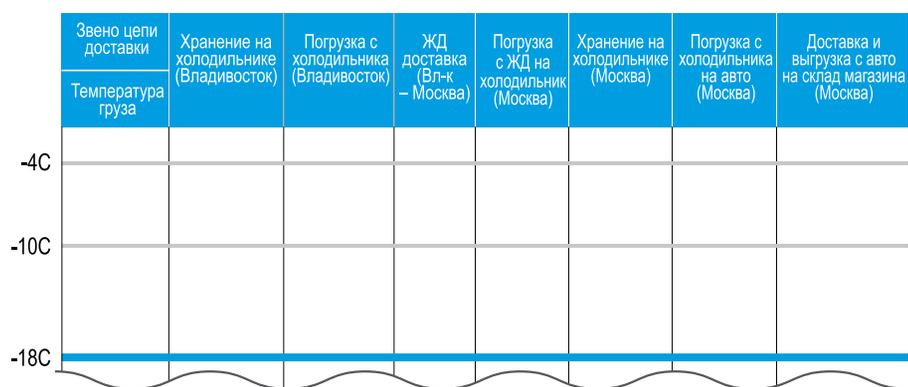


Рисунок 2. Температурный режим на различных звеньях цепи поставки при доставке рыбопродукции с Дальнего Востока в Москву при использовании в качестве транспортного средства рефрижераторного контейнера

ке рыбопродукции заключается в том, что ни на одном из этапов этого комплекса недопустимо повышение температуры выше  $-18^{\circ}\text{C}$ .

рыбопродукции, так и процессов, обеспечивающих экспедирование и доставку рыбопродукции до витрины магазина в регионе сбыта,



Рисунок 3. Температурный режим на различных звеньях цепи поставки при доставке рыбопродукции с Дальнего Востока в Москву при использовании в качестве транспортного средства рефрижераторного вагона

В противном случае в толще рыбы наступают необратимые изменения, которые ведут к ухудшению качества и гибели продукта.

Например, если в процессе погрузки готовой продукции промышленно-логистического кластера по обработке рыбопродукции на железную дорогу было допущено повышение температуры до  $-14^{\circ}\text{C}$ ...  $-12^{\circ}\text{C}$ , то даже температурный режим  $-30^{\circ}\text{C}$  и ниже в процессе доставки рыбы и на складе-холодильнике в Москве не сможет возратить рыбопродукции утраченный уровень качества. Недопустимость нарушения заданного температурного режима является обязательным условием как функционирования процессов по обработке рыбопродукции в формате инфраструктуры промышленно-логистического кластера по обработке

т.е. должна обеспечиваться непрерывность холодильной цепи («cold chain»).

Использование рефрижераторного контейнера обеспечивает реализацию этой технологической схемы доставки, исключая какие бы то ни было разрывы и нарушения целостности холодильной цепи (рисунок 2).

При перевозках в рефрижераторном контейнере на всех этапах транспортировки и хранения соблюдается заданный режим, и, что немаловажно, все погрузочно-разгрузочные операции производятся внутри помещения (склада) с температурой  $-18^{\circ}\text{C}$ . Фактор интермодальности (т.е. возможность не перегружать груз при перегрузе транспортного средства с одного вида транспорта на другой) и высокий уровень технологичности реф-

рижераторного контейнера в купе исключают даже минимальную вероятность дефростации груза на протяжении всего пути доставки.

Причем следует отметить, что на этапе «ЖД доставка Владивосток – Москва» график температуры обычно опускается ниже  $-18^{\circ}\text{C}$ , поскольку рефрижераторный контейнер способен поддерживать температуру до  $-25^{\circ}\text{C}$ , что создает еще более благоприятные условия для хранения рыбы.

При использовании рефрижераторных вагонов в схеме доставки рыбопродукции с Дальнего Востока в Центральную Россию (рисунок 3) обеспечить целостность холодильной цепи невозможно.

При перегрузе груза с холодильника на железную дорогу во Владивостоке сначала рыбопродукция перегружается на автомобиль, а затем, по приезде автомобиля на железнодорожную станцию, с автомобиля – в рефрижераторный вагон. Все эти операции осуществляются на открытом воздухе, и время нахождения груза вне заданного температурного режима может достигать 10 часов и более. Причем, как известно, пик путины дальневосточного лосося приходится на летнее время, когда температура воздуха во Владивостоке может достигать  $+30^{\circ}\text{C}$ ... $+35^{\circ}\text{C}$ , что, безусловно, оказывает губительное воздействие на качество вывозимой рыбопродукции. В дальнейшем неизбежны еще два разрыва холодильной цепи в процессе доставки груза: при перегрузе с железнодорожной станции в Москве на склад-холодильник и при перегрузе со склада-холодильника на автомобиль для доставки в магазин розничной продажи. И, как следствие такого рода перевозок, рыбопродукция в московские магазины приходит испорченной и непригодной для употребления.

Таким образом, только рефрижераторный контейнер может удовлетворять требованиям инфраструктуры промышленно-логистического кластера по обработке рыбопродукции. Соответственно, чем раньше в отечественном рыбохозяйственном комплексе будут активно использоваться рефрижераторные контейнеры, тем раньше на прилавках магазинов Центральной России появится качественная российская дальневосточная рыбопродукция. FN

# Ассоциация добытчиков краба Дальнего Востока



Ассоциация добытчиков краба Дальнего Востока основана в начале 2010 года.  
Цель создания Ассоциации — координация предпринимательской деятельности членов Ассоциации, представление и защита общих имущественных интересов, содействие рациональному использованию водных биологических ресурсов.

## Задачи, стоящие перед Ассоциацией:

- обеспечение взаимодействия с органами государственной власти;
- участие в разработке проектов нормативных правовых актов, направленных на регулирование добычи крабов и других водных биологических ресурсов;
- содействие научно-исследовательским и поисково-промышленным работам в целях изучения и рационального освоения крабов;
- информационное сопровождение крабового промысла на Дальнем Востоке, исследование рынка крабовой продукции. В настоящий момент членами Ассоциации являются 6 компаний, осуществляющих промысел крабов в морях Дальнего Востока.



Равношипый краб



Синий краб

Основными объектами промысла компаний, входящих в ассоциацию, являются:  
синий краб, равношипый краб,  
краб-стригун опилию, краб-стригун Бэрда.



Краб-стригун Бэрда



Краб-стригун опилию

690990, г. Владивосток,  
ул. Светланская, 51А, оф. 501

Тел./факс +7(423) 226 61 49

Тел. +7 914 544 6572

e-mail: [crab-dv@rambler.ru](mailto:crab-dv@rambler.ru)

Анна ЛИМ

# Василий ГЛУЩЕНКО: БУДЕМ И С КАРПОМ, И С ЛОСОСЕМ



Василий ГЛУЩЕНКО, председатель правления Ассоциации «ГКО Росрыбхоз»

Уходящий год выдался не самым простым для российских рыбоводов. Капризы погоды, вспышки заболеваний в садковых хозяйствах, пробелы в нормативно-правовой базе и перегибы в регулировании отрасли добавили проблем во всех секторах товарного рыбоводства. Как отразятся эти факторы на выполнении программных показателей и стоит ли ожидать обещанного руководством отрасли бума аквакультурных проектов в регионах? Итоги года в интервью журналу «Fishnews – Новости рыболовства» подвел председатель правления Ассоциации «ГКО Росрыбхоз» Василий ГЛУЩЕНКО.

– Василий Дмитриевич, что ожидает нас в товарном рыбоводстве по итогам года? Мы будем со свежей рыбой?

– Могу сказать, что по погодным условиям этот год был сложным. Часть лета выдалась жаркой, но затем почти целый месяц температура держалась гораздо ниже обычных значений – на 4-5 градусов. А на изменения температурного режима рыба реагирует очень сильно.

Недостаток градусо-дней в определенный период и скачки температуры отразились в основном на выращивании рыбы в прудовом рыбоводстве, поскольку среда обитания – вода в прудах – практически открыта. Меньше тепла – рыба медленнее растет и хуже питается. С другой стороны, когда вода прогревается выше 27-28 градусов (а в этом году кое-где так и случилось), снижается содержание кислорода и рыба находится в угнетенном состоянии.

Поэтому большого роста в прудовом рыбоводстве по сравнению с прошлым годом не будет. Поскольку погода в разных регионах отличается – и сильно, все находились в разных условиях. Некоторые хозяйства показали очень хорошие результаты, некоторые – похуже. Но в связи с тем, что было зарыблено больше прудов и примерно на 85% зарыблено хорошим, крупным посадочным материалом, мы все-таки ожидаем от прудовых хозяйств прибавку по массе выращенной рыбы против прошлого года. На мой взгляд, прирост возможен в пределах 6-7%.

– А как в целом обстоят дела с выполнением показателей отраслевой программы развития товарного рыбоводства?

– Видимо, в части производства прудовой рыбы отраслевая программа будет выполнена. Но если говорить о других видах рыбоводства – индустриальном, пастбищном, марикультуре, то по этим направлениям, к сожалению,

заложенных в программе показателей на 2015 год достигнуть не получится.

Ожидалось, что в этом году будет окончательно переведено в категорию пастбищного рыбоводства выращивание тихоокеанских лососей на Дальнем Востоке. Но в связи с тем, что у лососевых заводов возникли проблемы с оформлением рыбоводных участков, этого пока не произошло. Данный вопрос нужно решать либо через постановление правительства, либо путем внесения изменений в закон об аквакультуре (рыбоводстве), и такая работа ведется, но она не завершена.

Было бы очень хорошо, если бы мы закрыли эту проблему в ближайшие месяц-два. Тогда хотя бы на будущий год деятельность, которая сегодня считается воспроизводством водных биоресурсов, была бы отнесена к товарному рыбоводству. В отраслевой программе эти показатели уже зафиксированы именно как пастбищное рыбоводство.

По этой причине в пастбищном рыбоводстве производство останется практически на уровне прошлого года. И только у некоторых производителей возможно увеличение на 2-3%, в основном в Западной Сибири.

**– Не могу не спросить об индустриальном рыбоводстве. Вспышка заболеваний атлантического лосося при садковом выращивании у мурманских предприятий сильно отбросит назад этот сектор?**

– Да, в индустриальном рыбоводстве произошел определенный сбой. В этом году случилась большая беда в Мурманской области у хозяйств, которые занимаются выращиванием семги по норвежскому методу. Речь не только о большом отходе – погибли сотни тонн рыбы. Вся остальная рыба, даже не заболевшая, которая сидит в садках – это в пределах 5-6 тыс. тонн, оказалась в угнетенном состоянии. Соответственно процесс ее развития затормозился.

Слава богу, сейчас мы знаем, как бороться с этим явлением. Через схожие испытания проходили аквафермеры и в Норвегии, и в Чили, где отход составлял десятки тысяч тонн. Теперь и наши предприятия получили этот болезненный, но необходимый опыт. Напри-



*Росрыбхоз ожидает от прудовых хозяйств прибавку по массе выращенной рыбы. Прирост возможен в пределах 6-7%*

мер, рыбоводы ПАО «Русская аквакультура» чувствуют себя абсолютно уверенно. Ситуация такова, что уже в первом полугодии 2016 года они поставят на рынок значительное количество рыбы. Если в этом году результат получится примерно на 3 тыс. тонн меньше прошлогоднего, то на будущий год есть возможность наверстать эти объемы и идти дальше. Тем более что «Русская аквакультура» собирается запустить два новых участка в дополнение к уже действующим четырем.

Самое главное, что производитель не дрогнул: и владельцы, и менеджмент, и коллектив. Есть поддержка со стороны как властей Мурманской области, так и федерального центра. Хозяйствам будет оказана определенная помощь в части проведения профилактических санитарно-эпизоотических мероприятий. Мы уверены, что эти временные затруднения не повлияют ни на цены, ни на планы предприятий, и это направление у нас в России получит хорошее развитие.

Неплохо сработают в этом году форелеводы, но в целом показатели по индустриальному рыбоводству, прописанные в программе, они не вытянут. В лучшем случае останутся на уровне прошлого года.

А вот осетровых в этом году будет выращено примерно на 8% больше, поскольку это более управляемый процесс. В связи с тем, что жаркий период оказался короче, чем, к примеру, два года назад, большого отхода удалось избежать. Другое дело, что сегмент этот небольшой – до 3 тыс. тонн. Соответственно в пределах 10-15% ожидается увеличение производства и реализации черной икры. Наша задача – в ближайшие год-два выйти на реализацию 100 тонн, но пока это вряд ли получится. Во всяком случае законно купить черную икру можно, другой вопрос, по какой цене.

В целом по всему товарному рыбоводству мы сможем несколько увеличить объемы. В промышленном рыболовстве прогнозируют рост около 5%, думаю, что и мы выйдем примерно на такую же цифру. При этом, даже несмотря на сложные погодные условия, наши предприятия вырастили неплохой посадочный материал, особенно это касается карповых и растительноядных рыб – толстолобика, белого амура, есть посадочный материал и по осетровым.

**– Минсельхоз и Росрыболовство объявили о завершении формирования основного пакета нор-**

мативных актов в развитие закона об аквакультуре. Устраивает ли рыбоводов нынешняя нормативно-правовая база и насколько комфортно им работать в ее рамках?

– Действительно, практически все поручения, которые были даны, чтобы заработал закон об аквакультуре (рыбоводстве), исполнены. Нужные документы Минсельхозом и Росрыболовством приняты. Два приказа уже дорабатываются в части, касающейся рыбоводных участков, их зарыбления и ведения определенной документации. Как только эти приказы начали применять, сразу выяснилось, что они требуют доработки, что и происходит сейчас. Это нормальный процесс.

Плохо то, что пока окончательно не решен вопрос о судьбе акваторий, на которых выращивалась рыба без создания рыбопромысловых участков. По закону только РПУ автоматически переводятся в рыбоводные участки. Но немало случаев, когда рыбоводство на водном объекте ранее осуществлялось по лицензии, по документам на озерно-товарное хозяйство и т.д. По сути это практически то же самое, только по-другому называется. Таких хозяйств в стране десятки, если не сотни. Сейчас Росрыболовство и Минсельхоз работают над тем, как правильно отрегулировать этот момент.

Приблизительно в таком положении находились и крымские рыболовные хозяйства. Естественно, у них было другое регулирование, но наше правительство нашло возможность своим распоряжением решить эту проблему. Считаем, что аналогичные меры можно применить и к остальным предприятиям. То же касается и сахалинского вопроса, о котором я уже говорил.

– В этом году государство по линии Росрыболовства начало выделять средства для субсидирования рыболовных предприятий. Насколько ощутима эта поддержка?

– Мы считаем, что на этот год были выделены неплохие средства на субсидирование процентных ставок для предприятий, которые брали кредиты и построили или ввели в эксплуатацию рыболовные объекты. Заявки рыболовств были удовлетворены и в Росрыболовстве были заложены эти день-

ги, хотя они наполовину остались невостребованными.

К сожалению, у нас оказалось не так много хозяйств, которые смогли воспользоваться финансовой поддержкой, в первую очередь из-за того, что взять кредит в банке для строительства по тем правилам, которые у нас установлены, очень сложно. Нужны серьезные залоговые поручительства и т.д. В результате мало кто на это решается, а кто и хотел бы, да не может получить кредит. Поэтому это направление господдержки товарного рыболовства на сегодняшний день используется слабо. И на ближайшие два-три года об особых перспективах говорить не приходится.

Еще один серьезный недостаток, на наш взгляд, заключается в том, что сложившиеся хозяйства работают на определенной базе, а вот у новых проектов она зачастую отсутствует. Существуют стереотипы о современных моделях производства, например, с использованием УЗВ, но они только сбивают с толку потенциальных инвесторов. К сожалению, люди нередко ориентируются на прессу, где-то что-то увидели, им понравилось, или пытаются перенести опыт зарубежных предприятий на нашу почву, а это не срабатывает. Нередко берут кредиты, а потом, уже после завершения строительства, понимают, что объект чересчур сложный как для наших климатических условий, так и в плане производства и продвижения на рынок. Понимают, что никогда не окупят вложения, и банкротятся.

Как этого избежать? Надо дать возможность всем, кто хочет заниматься рыболовством, у кого горят глаза, есть желание, энтузиазм да и возможность привлечь кредиты или другие инвестиции, но у кого нет понимания, на каком объекте специализироваться, получить необходимые знания. Сейчас мы в Росрыболовстве намерены исправлять сложившуюся ситуацию и приглашаем для консультаций всех, кто думает начать бизнес или вложить средства в проекты в сфере товарной аквакультуры. Эти люди получают квалифицированные рекомендации, мы предлагаем им технологии и виды объектов, которые стоит выращивать в соответствии с зонами рыболовства и которые впоследствии окупятся и будут востребованы рынком – мы покажем

положительные примеры реальных хозяйств.

У нас есть и такие направления, которыми еще никто в нашей стране не занимался, хотя они весьма перспективны. Долгое время они оставались невостребованными, в том числе потому, что направлены на производство таких видов, которых в дикой природе очень мало. Вследствие чего 80-90% населения нашей страны даже не знает о существовании этих рыб и тем более не видело их на своем столе. Но они настолько привлекательны по экономике! Если 20-30 лет назад не существовало технологий по их выращиванию, то сегодня они разработаны нашими учеными-рыбоводами, опробованы и успешно применяются на практике.

– Вы заинтриговали. О какой, например, рыбе идет речь?

– Не могу вам сказать, это секрет. Но, пожалуйста, если кто-то к нам обратится, у нас есть, что предложить.

– В конце года в регионах должны пройти первые аукционы по распределению рыболовных участков. На ваш взгляд, насколько велик интерес бизнеса к тому, чтобы прийти в отрасль? В Росрыболовстве ощущают этот запрос?

– Такой запрос есть, но мы видим серьезный промах в информационном и организационном плане. Когда приступили непосредственно к формированию рыболовных участков, определению границ, организации аукционов, появилось очень много вопросов. Оказалось, что и региональные власти, и территориальные управления Росрыболовства на местах зачастую были к этому не готовы и не понимали самой сути товарного рыболовства.

Рыболовные участки порой создавались на крошечных водоемах площадью в 5 гектаров. Разве так можно? По-хорошему, такие водные объекты нужно отдавать в пользование, как и раньше, как земли сельхозназначения, водного фонда и любые другие по договору аренды на срок до 49 лет. В некоторых местах терроры просто по незнанию ухитрились распорядиться о создании участков на прудах, уже находящихся в пользовании со всеми документами. С аукционами тоже оказалось все куда сложнее, чем на бумаге. Ведь чтобы торги

состоялись в принципе, нужно не менее двух заявителей.

Такие перегибы и неправильный подход наблюдаются, как правило, не в субъектах федерации, где уже был определенный опыт развития рыбоводства, а в регионах, где этим мало занимались. И на сегодняшний день это еще одно препятствие для бизнеса, особенно мелкого, желающего прийти в товарную аквакультуру.

Поэтому работы еще очень много. Практика показала, что надо менять тактику, в том числе Росрыболовству через территориальные управления на местах и руководству территорий. Конечно, и мы не останемся в стороне. Кстати, в регионах, где есть наши представители, ассоциации или некоммерческие партнерства или просто предприятия аквакультуры, которые могли подсказать, как надо что-то делать, такого не происходило.

– В таком случае разумно ли было возложить все полномочия в этой сфере (по проведению аукционов, формированию участков, определению условий и т.д.) на управление Росрыболовства?

– Конечно, неразумно.

– На парламентских слушаниях 6 ноября в Госдуме представители регионов от Кургана до Краснодара поднимали вопросы о передаче полномочий по регулированию товарной аквакультуры местным властям. Вы согласны с такой точкой зрения?

– Да, это должны делать регионы. Перекаладывать эти обязанности на федеральные органы абсолютно неправильно. Надо, чтобы этим делом занимались на местах. Тогда и разного рода промахов, прежде всего с участками, будет меньше. Тем более что речь идет не о рыбохозяйственных водоемах, где ловят рыбу или могут ловить.

В советское время существовал стандарт, где было сказано, что если на водотоке поставили запруду – это водохранилище, но если его площадь до 100 гектаров – это пруд. Почему бы не придерживаться хотя бы этого стандарта, кстати, до сих пор не отмененного? Если водоем больше 100 гектаров – делайте на нем рыбоводный участок, а если меньше – это пруд – отдайте его в аренду.



Советник министра сельского хозяйства Гргорий ШАЛЯПИН и руководитель Росрыбхоза Василий ГЛУЩЕНКО

В целом по всему товарному рыбоводству мы сможем несколько увеличить объемы. В промышленном рыболовстве прогнозируют рост около 5%, думаю, что и мы выйдем примерно на такую же цифру.

– Если говорить о перспективах на будущий год? Как вы считаете, есть ли шансы догнать отраслевую программу? И стоит ли нам ждать повышения цен на прудовую рыбу?

– Самое главное, что мы уже имеем посадочный материал, это залог успеха будущего производства. Другой важный фактор – корма, и они тоже уже заложены, чтобы нормально перезимовать. Наши предприятия сумели закупить зерно, хотя оно и подорожало по сравнению с прошлым годом. Зерно хорошо тем, что его можно долго хранить, и оно не портится. Во всяком случае, на первые месяцы – до нового урожая – у хозяйств есть запасы.

По другим направлениям, как я уже говорил, в индустриальной мариккультуре на будущий год есть уверенность, что съем будет неплохой. Мы очень надеемся, что

по Сахалину все-таки будет решен вопрос. Во всяком случае, на сегодняшний день я не вижу причин, которые бы позволили предполагать, что в будущем году мы не справимся с задачей, поставленной и в отраслевой, и в государственной программе.

Что касается цен, то на карпа и на растительноядных рыб они уже снизились по сравнению с тем, что было, скажем, месяц назад. Полагаю, что на таком уровне они продержатся еще месяц. Естественно, что зимой и в апреле-мае цена будет выше, чем сегодня, но не превысит тех цифр, какие наблюдались в этом году, когда в некоторых регионах она поднималась до 270 рублей. По большей части это сезонные колебания, объясняющиеся спросом и наличием товарной рыбы в хозяйствах. FN

凡(港)江(尔)有限公司  
VVY SEAFOOD INC. S1-0710



阿掖山  
AYESHAN

山东阿掖山  
SHANDONG AYESHAN

日照阿掖山  
RIZHAO AYESHAN

Ксения ПИСАРЕВА

# КИТАЙ ГОТОВ ДЕЛАТЬ РЫБНЫЙ БИЗНЕС

20-я ежегодная выставка морепродуктов и технологий рыбопереработки China Fisheries & SeaFood Expo (CFSE) еще раз доказала, что основной покупатель, производитель и потребитель рыбы находится в Азии. И в ближайшей перспективе позиции Китая будут лишь укрепляться.

Сегодня Китай производит две трети мирового объема морепродуктов, а китайский рынок морской продукции – один из самых крупных, динамичных и перспективных в мире. Каждый год экспоненты CFSE заключают контракты на сотни миллионов долларов.

Начиная с 1996 года количество компаний, решивших не просто посетить выставку, но представить свою продукцию и продемонстрировать собственные достижения, выросло в разы. Если в самом начале работы их было 235, то сегодня – 1260. Соответственно увеличились и площади, занимаемые экспонентами – с 2 520 кв. м до 25 623 кв. м.

Этот год не стал исключением.

С 5 по 7 ноября в нескольких тематических павильонах кипела работа. Отметим, что номинально выставка проходила в Циндао, как и в прошлом году. Однако фактически выставочный центр располагался в Джимо, в нескольких десятках километров от Циндао. Впрочем, это нисколько не отпугнуло мировое рыбацкое сообщество. Напротив, в этом году действовало около 20 новых павильонов из Аргентины, Дании, Ирландии, Японии, Новой Зеландии. Было очевидно: мир готов удовлетворить растущий в Китае спрос на импортные морепродукты, которые, кстати, считаются в самой Поднебесной более безопасными и качественными, чем отечественные.

Кстати, Циндао, расположенный в провинции Шаньдун (Shandong), не случайно уже который год становится центром притяжения рыбопромышленников. Ведь именно здесь сосредоточены самые крупные рыбные про-





изводства. Компании Циндао и провинции Шаньдун ежегодно импортируют и экспортируют продукции на 8 млрд. долларов – то есть более трети от китайского валового объема торговли морепродуктами.

В этом году организаторы показа устроили красочное и яркое шоу. В течение первого дня между стендов дефилировали девушки-русалки с рекламными щитами в руках. Павильоны были хорошо и удобно оформлены, ярко освещены.

Как и ранее, на CFSE 2015 было представлено несколько профилей: различные виды рыболовства и аквакультура; пищевая промышленность: деликатесы из рыбы и морепродуктов; а также разнообразные услуги и

технологии для бурно развивающейся отрасли, включая переработку, хранение и транспортировку морепродуктов, ресторанное и торговое оборудование и другое.

В выставке приняли участие свыше 1300 компаний из более чем 45 стран, в том числе из России и других стран СНГ. Надо отметить, что, несмотря на неудобное транспортное плечо, языковой и ментальный барьеры, компании полны решимости работать с китайским рынком.

– Я увидел огромный потенциал и интерес как в целом к рыбе, так и к нашей продукции в частности. Мы занимаемся выловом, производством и поставкой рыбы и морепродуктов. Преимущественно это морской

окунь, лососевые, треска. Я вижу, что китайский рынок – очень емкий, а покупатель – достаточно богатый. Мы здесь впервые. Однако нам удалось завязать ряд полезных контактов, теперь будем прорабатывать возможность поставок, – поделился впечатлением член совета директоров эстонской компании Vitarsis Анатолий ИЛКЕВИЧ.

Российские коллеги разделяют такое мнение.

– Побывать на выставке всегда интересно. Мы видим, как с каждым годом растет, развивается и модернизируется рыбная индустрия. Здесь не просто демонстрируется потенциал отрасли, здесь можно увидеть ее будущее и прикоснуться к нему, – считает генеральный директор ОАО «Дальрыба» Вячеслав МОСКАЛЬЦОВ, с которым мы встретились на выставке.

Впрочем, от подобных мероприятий есть и прямая практическая выгода.

– На выставке нам удалось встретиться с китайскими рестораторами, и они заинтересовались российским крабом. Они хотят работать с легальными ловцами и поставщиками краба из России и готовы покупать легальную продукцию. Ресторанный бизнес в Китае уже пришел к пониманию того, что, работая с браконьерским крабом, в одночасье можно разориться просто не получив товар. Сейчас мы рассматриваем вопрос о сотрудничестве с китайскими ресторанами, возможно, даже будем как-то брендировать нашу продукцию. Попытаемся привить азиатскому потребителю негативное отношение к нелегальному товару, – говорит глава Ассоциации добытчиков краба Александр ДУПЛЯКОВ.

Кстати, из года в год количество участников и гостей из России лишь растет.

– В будущем мы думаем объединить все наши компании в один павильон, под «один флаг». Сейчас так представлены Канада, Соединенные Штаты. Со следующего года мы попробуем воплотить этот опыт. Это было бы и удобно, и интересно, и правильно, – считает замглавы Росрыболовства Петр САВЧУК.

Отметим, в этом году выставку посетило свыше 25 тыс. человек из более чем 100 стран. В Циндао стало очевидно: Китай превратился в настоящий мировой центр рыбной промышленности. Здесь готовы делать бизнес. **FN**

**ВЫСТАВКА №1 В РОССИИ\***  
2 309 участников из 65 стран, 54 932 посетителя



# ПРОД ЭКСПО

8–12  
февраля 2016

23-я международная  
выставка продуктов  
питания, напитков  
и сырья для их  
производства

Организатор:



При поддержке Министерства  
сельского хозяйства РФ

Под патронатом Торгово-промышленной  
палаты РФ

Россия, Москва, ЦВК «Экспоцентр»

[www.prod-expo.ru](http://www.prod-expo.ru)

**Проверенные рецепты  
для успешного бизнеса**

\* Согласно Общероссийскому рейтингу выставок.  
Подробнее о рейтинге — [www.exporating.ru](http://www.exporating.ru)



18+  
реклама



# 2016

## Подписка на издания медиахолдинга

# FISH NEWS

**FISH NEWS**  
ИЗДАНИЕ МЕДИАХОЛДИНГА FISH NEWS  
НОВОСТИ РЫБОВОДСТВА  
Редакция: 125080, Москва, ул. Мухоморова, д. 10  
№ 3 (40) 2016



**Александр Фомин:**  
Идеологов появилось много, а позиция у всех одна – иждивенческая!

**Модель от президента**  
Благословные приказы регионов накроют давнюю отечественную проблему рыбалки

**Локальное производство – преимущество в борьбе за рынок**  
«Альфа Лаваль» – 110 лет в России

**Олег КОЖЕМЯКО:**  
НАША ЗАДАЧА – СОЗДАТЬ УСЛОВИЯ ДЛЯ РАЗВИТИЯ




Газета: 12 номеров в год

**FISH NEWS**  
ИЗДАНИЕ МЕДИАХОЛДИНГА FISH NEWS  
www.fishnews.ru № 11 (20) сентябрь 2016

Депутаты просят не сажать на мель рыболовство... Рыболовство просят ускорить... Лососевые пути: без вопросов не обойтись... Рыболовство просят ускорить... Меры стимулирования...

**КВОТЫ НЕ ДЛЯ ИНОСТРАНЦЕВ**  
Рыболовство просят ускорить принятие постановления Правительства, регламентирующего порядок квоты для утилизированных компаний, которые находятся под контролем иностранцев.

**ПРЕЗИДЕНТ ПОДПИСАЛ ПОРУЧЕНИЯ ПО ИТОГАМ ПРЕЗИДИУМА ГОССОВЕТА**  
Глава государства Владимир Путин подписал поручения в адрес правительства по итогам заседания президиума Госсовета по развитию отечественной и импортозамещающей рыбной отрасли на международной арене, глава Госсовета Алексей Стояков подвел итоги заседания Госсовета.






Отдел подписки: тел.: 8 914 707 05 28  
e-mail: antonina@fishnews.ru