# ЛОВИСЬ, РЫБКА

*Как реформы и COVID-19 меняют российское рыбное хозяйство.*

www.sonar2050.org
expert@sonar2050.org
«Научно-исследовательский центр проблем интеграции стран-участниц Евразийского экономического союза "Союзный нарратив 2050"»

www.sonar2050.org

**Шеф-редактор — Уралов Семён Сергеевич. Тел.: +7-916-215-72-02. E-mail: uralov@sonar2050.org**

**Глава аналитического бюро — Лизан Иван Юрьевич. Тел.: +7-999-714-12-40. E-mail: lizan@sonar2050.org**

**«Научно-исследовательский центр проблем интеграции стран-участниц Евразийского экономического союза "Союзный нарратив 2050"»**

**Адрес: Российская Федерация, 143180, Московская область, г. Звенигород, мкр. Пронина, д. 2, офис 12**

**Директор — Боков Василий Сергеевич. Тел.: +7-916-120-07-08. E-mail: vb@sonar2050.org**

**Telegram: sonar2050**

**YouTube: sonar2050.org**

# Оглавление

Введение ..... 4
Госпрограммы и стратегии ..... 5
Сколько ловим? ..... 6
Особенности российской рыбной отрасли ..... 8
Сложности логистики. Вагоны против контейнеров ..... 10
Сложности логистики. Тариф и «Холодный экспресс» ..... 13
Рыбу — морем ..... 15
Переработка ..... 16
Выводы ..... 18

# Введение

Как минимум с начала года полпред президента РФ в Дальневосточном федеральном округе **Юрий Трутнев** постоянно возвращается к теме развития рыбохозяйственного комплекса во вверенном ему регионе, анонсируя в ближайшие два года сразу два отраслевых переворота.

1. «...*на Дальнем Востоке в ближайшие годы будет построено 14 рыбоперерабатывающих заводов, из которых девять уже заработали на Камчатке, в Приморье и Сахалинской области. В перспективе мы должны полностью уйти от продажи сырья и перерабатывать рыбную продукцию на территории нашей страны, на нашем Дальнем Востоке*»[1].

2. Из первого следует и второе: постепенное сокращение экспортного сегмента и импорта в пользу работы на внутренний рынок.

Цитата, которую мы привели, ещё январская. Однако к этой теме полпред регулярно возвращается в среднем раз в месяц. Из чего легко заключить: за рыбу взялись всерьёз.

Авральный режим, в котором Росрыболовство, Министерство развития Дальнего Востока, подпред президента России в ДФО и все прочие занимаются переориентацией отрасли на внутренний рынок РФ, кто-то может связать с прошлогодним демаршем КНР. Осенью 2020 года китайская сторона заявила об обнаружении следов COVID-19 на упаковках российской рыбы, из-за чего Китай начал отказываться от поставок. А поскольку доля Китая в экспорте рыбной продукции составляет 60–65 %, перед отраслью встала проблема снижения вылова. Затем, уже в январе текущего года, КНР полностью отказалась от российского импорта, из-за чего в правительстве начали обсуждать вариант выкупа 700 тыс. тонн минтая за 50 млрд рублей, распределив его между предприятиями здравоохранения, образования и армией.

Но только ли в Китае дело?

- Правительство уже не впервые пытается реформировать рыбохозяйственный комплекс. В настоящее время существует сразу несколько стратегий и госпрограмм, которые прямо или косвенно на это направлены. К основным можно отнести госпрограмму «Развитие рыбохозяйственного комплекса», Стратегию развития рыбохозяйственного комплекса РФ до 2030 года, Доктрину продовольственной безопасности РФ. Кроме них, также можно упомянуть План развития Северного морского пути, Стратегию развития Арктической зоны РФ, Программу строительства рыбопромысловых судов в рамках инвестиционных квот.
- Рыбное хозяйство России довольно сильно отличается от среднемирового. К основным особенностям следует отнести его экспортоориентированность (на текущем этапе) при достаточно высоких объёмах импорта. Это объясняется сложностью транспортировки рыбы, добытой на Дальнем Востоке, в европейскую часть РФ. Для этого необходима целая цепочка: береговая переработка, холодильные мощности, налаженные каналы регулярных поставок (без этого проблематично работать с торговыми сетями). Ещё одной особенностью является сравнительно низкий объём аквакультурной продукции: объём промысла превышает объём аквакультуры более чем в 10 раз, хотя среднемировые темпы вылова и искусственного разведения, предположительно, сравняются уже в этом десятилетии, а доля акакультурной рыбы, употребляемой в пищу, уже достигла 52 %.
- Для разворачивания отрасли на потребности внутреннего рынка, что позволит не только нивелировать колебания экспортных настроений, но и заместить импортные поставки, необходимо не только создавать

[1] Трутнев: Большая часть рыбы должна перерабатываться в России // АиФ. 20 января. 2021. URL: https://hab.aif.ru/money/trutnev_bolshaya_chast_ryby_dolzhna_pererabatyvatsya_v_rossii

каналы поставок, но и вкладываться в холодильные мощности, что позволит сгладить выраженную текущую сезонность рыбного хозяйства РФ.

- Поскольку речь идёт о сотнях тысяч тонн рыбы и рыбной продукции, автомобильными перевозками проблему поставок не решить. РЖД в настоящее время работают над проектом «Холодный экспресс», которым намерены отвоевать утраченный рынок перевозок скоропортящейся продукции, в т. ч. рыбы.
- Альтернативой железнодорожным перевозкам является транспортировка рыбы по СМП. Эта альтернатива к тому же имеет синергетический эффект: перевозка по этому маршруту не только помогает решить задачу его загрузки, но и помогает развивать порты на пути следования.
- Независимо от того, каким путём рыба будет попадать в СЗФО и ЦФО, для её транспортировки будут нужны рефконтейнеры. К настоящему времени они уже почти полностью вытеснили рефвагоны (2/3 перевозимой по железной дороге рыбы перевозится именно в контейнерах). Поэтому неудивительно, что перед отечественными предприятиями была поставлена задача освоения выпуска этой продукции. Конкурировать приходится в непростых условиях: примерно 95 % всех выпускаемых в мире контейнеров стандартных типоразмеров TEU, FEU и их модификаций производит КНР. Однако отечественные рефконтейнеры уже существуют, прошли сертификацию и даже поступили на опытную эксплуатацию.
- Согласно текущим оценкам участников отрасли, при достигнутых темпах реформирования и благодаря внедрению принципа «квоты в обмен на инвестиции» для России вполне реально переработать уходящий сегодня на экспорт объём рыбы уже к 2023 году.

## Госпрограммы и стратегии

Власти о рыбном хозяйстве (рыболовстве и рыбоводстве) не забывали никогда. В основном поставленные цели и сроки оговорены в нескольких документах: госпрограмме «Развитие рыбохозяйственного комплекса» (2013–2024 гг.)[2], Стратегии развития рыбохозяйственного комплекса РФ до 2030 года[3], а также в текущей Доктрине продовольственной безопасности РФ. Эти документы можно считать опорными, поскольку интересы рыбного хозяйства учитываются также и в других подобных документах (Стратегия развития морских терминалов для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота с учётом береговой логистической инфраструктуры, предназначенной для транспортировки, хранения и дистрибуции рыбной продукции).

**Итак, какие же основные направления развития комплекса предполагали Госпрограмма и Стратегия, и какие результаты должны быть достигнуты к 2030 году?**

1. Госпрограмма ставит восемь основных задач, две из которых можно угадать сходу: наращивание вылова биологических ресурсов и увеличение объёма их разведения (аквакультура). Кроме этого, если упростить уместный в подобных документах канцелярит, стоят задачи модернизировать и строить рыболовецкий флот, строить и модернизировать инфраструктуру (рыбоводные и рыбоперерабатывающие заводы, рыбные терминалы морских портов). Плюс — обеспечение рыболовов и рыбоводов научной базой, дающей возможность организации производства на современном уровне. Бюджет программы предусматривал выделение на её реализацию 154,66 млрд рублей (из них 103,5 млрд — до 2020 года включительно).

Ожидаемые результаты: достижение уровня самообеспечения основными видами рыбной продукции в размере 85 % (по состоянию на 2018 год достигнут показатель 81 %), а также обеспечение в 2024 году среднедушевого

[2] Постановление «Об утверждении государственной программы РФ «Развитие рыбохозяйственного комплекса» // Федеральное агентство по рыболовству. 15 апреля. 2014. URL: https://fish.gov.ru/files/documents/otraslevaya_deyatelnost/ekonomika_otrasli/gos_programma/Postanovlenie-314_ot_15_aprelya_2014.pdf

[3] Стратегия развития рыбохозяйственного комплекса РФ на период до 2030 года // Федеральное агентство по рыболовству. 26 ноября. 2019. URL: https://fish.gov.ru/files/documents/otraslevaya_deyatelnost/ekonomika_otrasli/rasp_2798-r_261119.pdf

потребления населением Российской Федерации рыбы и рыбопродуктов на уровне не ниже 23,1 килограмма (по состоянию на 2020 год — 22,7 кг).

2. Эти же показатели перекочевали в Стратегию. Кроме них, она предусматривает увеличение суммарного объёма частных инвестиций в комплекс до 613 млрд рублей, увеличение количества рабочих мест (+24,5 % к уровню 2018 года). Также планируется, что российская продукция займёт не менее 25 % рынка ЕС (минтай, пикша[4]) и не менее 10 % рынка АТР (лососевые).

Для достижения этого на первом этапе реализации Стратегии (до 2025 года) предусматривается постройка 43 судов рыбопромышленного флота и 26 береговых предприятий, производящих продукцию высокой добавленной стоимости (филе порционное, в панировке, замороженное, фарш и т.п.). Долю такой продукции рассчитывают довести до 40 % от переработанного объёма уловов.

3. Стратегия обращает внимание не только на рыбу, но и на неочевидные для потребителя вещи, вроде кормов для рыбных хозяйств и производство рыбьего жира. По кормам предполагается довести выпуск до 525 тыс. тонн в год, что должно полностью покрыть прогнозируемые потребности рыбоводства. А созданием собственного производства рыбьего жира правительство рассчитывает не только приблизиться к нормам потребления Омега-3, рекомендованным ВОЗ, но и заместить импорт этой продукции из Европы и США.

4. Отдельное место в Стратегии уделяется разведению лососевых. Во-первых, увеличением их аквакультурного производства планируется заместить текущий импорт (90 тыс. тонн по состоянию на 2018 год). Во-вторых, спрос на этот вид продукции в 2018 году (350 тыс. тонн) потенциально можно наращивать (в 2014-м он достигал почти 500 тыс. тонн). Наконец, только в Китае к 2030 году прогнозируемый объём потребления лососевых может достичь 1 млн тонн. Поэтому суммарный объём производства товарной аквакультуры планируется нарастить к 2030 году до 618 тыс. тонн (почти в три раза). При этом только в СЗФО товарное рыбоводство лососевых планируется довести до 120 тыс. тонн, т.е. почти вдвое больше, чем в целом в России по состоянию на 2018 год (67 тыс. тонн).

Почему же в таком случае полпред президента в ДФО ежемесячно говорит о рыбе, если все эти программы и стратегии давно приняты и постепенно выполняются? Жизнь их корректирует.

Однако, чтобы понять, что и как будет меняться, следует знать текущее состояние рыбохозяйственного комплекса РФ, его особенности и основные проблемы.

## Сколько ловим?

Согласно статистике Федерального агентства по рыболовству РФ, объём вылова рыбы и морепродуктов в прошлом году составил почти 4,3 млн тонн[5] (+1,2 % к 2019 году). При этом большая часть этого вылова приходится на Дальневосточный рыбохозяйственный бассейн (3,57 млн тонн).

| Объёмы вылова рыбы и морепродуктов в России в 2020 году | | |
|---|---|---|
| Рыбохозяйственные бассейны | Объём добычи в 2020 г., тыс. тонн | Динамика к 2019 году, % |
| Волжско-Каспийский | 81,3 | +9,4 |
| Западный | 83,2 | +6,2 |
| Дальневосточный | 3570 | +4,2 |
| Северный | 492 | -0,6 |
| Азово-Черноморский | 68,5 | -8,2 |

[4] Проект «Новая тресковая индустрия».

[5] Объём вылова рыбы в России в 2020 году // Московский хладокомбинат № 14. 6 февраля. 2021. URL: https://www.moshol14.ru/press-centr/novosti-rynka/dobycha-ryby/

К этому количеству следует прибавить ещё 626,5 тыс. тонн рыбы и морепродуктов, выловленных российскими рыболовами в иностранных акваториях и конвенционных районах (-12,2 %), что даёт **итоговый объём вылова на уровне 4,97 млн тонн** (+57,4 тыс. тонн в сравнении с 2019 годом).

Рыбу и прочие водные биоресурсы не только ловят, но и разводят. Однако искусственное разведение рыбы и морепродуктов в России отстаёт от вылова на порядок — 239 тыс. тонн в 2018 году. Причём эта цифра учитывает не только, собственно, рыбу, но и беспозвоночных, бурые водоросли, а более 60 % производства — это рыба карповых пород. Лососевые, то есть то, что прежде всего ассоциируется с понятием аквакультура, составляют лишь 28 % от общего показателя (67 тыс. тонн).

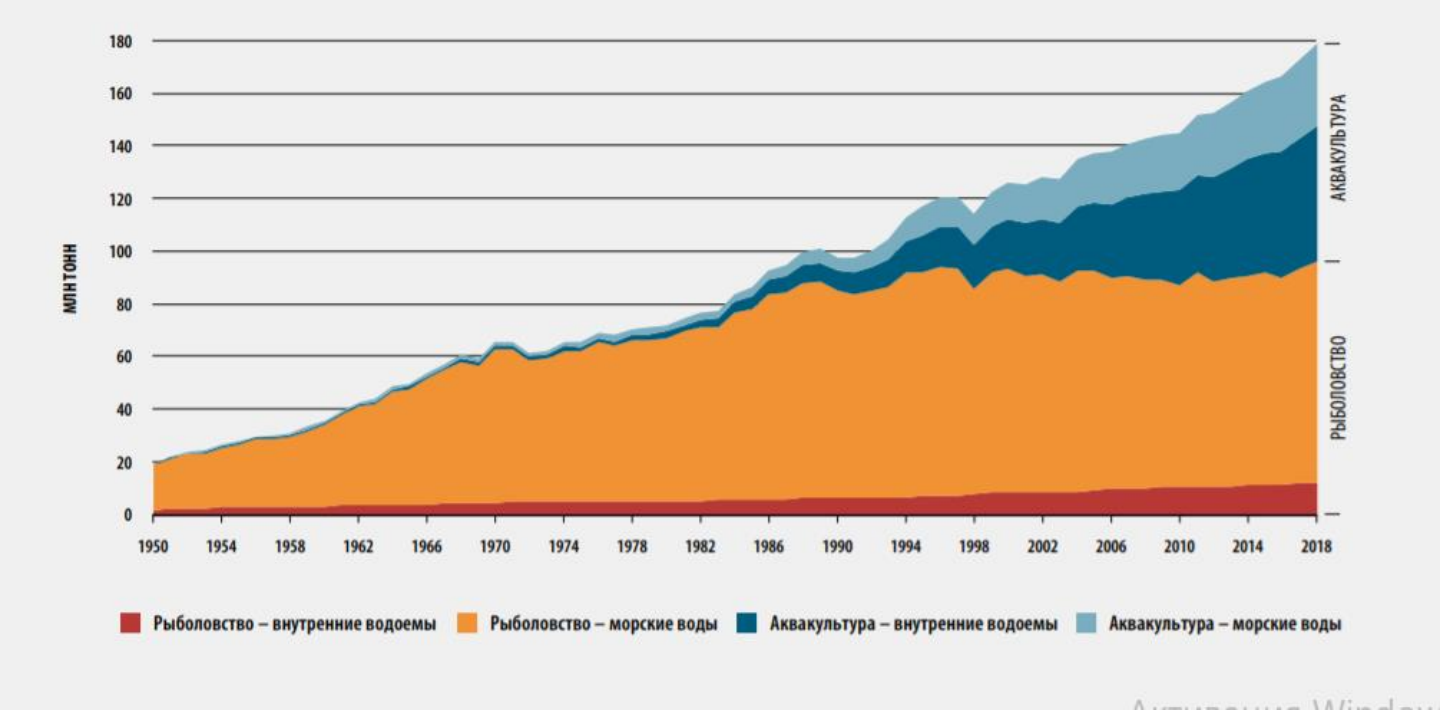
---

*Отметим, что общемировая ситуация кардинально отличается. Уже по состоянию на 2018 год аквакультура нагоняет дикий вылов рыбы (82 млн тонн и 96 млн тонн соответственно[6]). А к концу текущего десятилетия аквакультура и промысел поменяются местами. Согласно прогнозу ФАО (Продовольственная и сельскохозяйственная организация ООН), к 2030 году объём производства продукции аквакультуры достигнет 109 млн тонн, тогда как вылов останется в пределах 96 млн тонн.*

---

Впрочем, если мы говорим именно об употреблении рыбы в пищу, то (в общемировом масштабе) доля аквакультуры уже превысила[7] долю промышленного вылова: в 2018 году доля рыбы аквакультурного разведения, употреблённой в пищу, достигла 52 %. В 2030 году около 59 % рыбы, предназначенной для потребления человеком, будет производиться в секторе аквакультуры.

**Объём продукции мирового промыслового рыболовства и аквакультуры (по данным ФАО за 2018 год)**




[6] Краткий обзор: Состояние мирового рыболовства и аквакультуры. 2020 // Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединённых наций. 2020. URL: http://www.fao.org/3/ca9231ru/CA9231RU.pdf

[7] Часть промысла уходит на добычу рыбьего жира, производство рыбной муки и т.п., тогда как аквакультурная рыба преимущественно идёт в пищу. Непищевое использование рыбы составляет примерно 18–20 млн тонн в год.

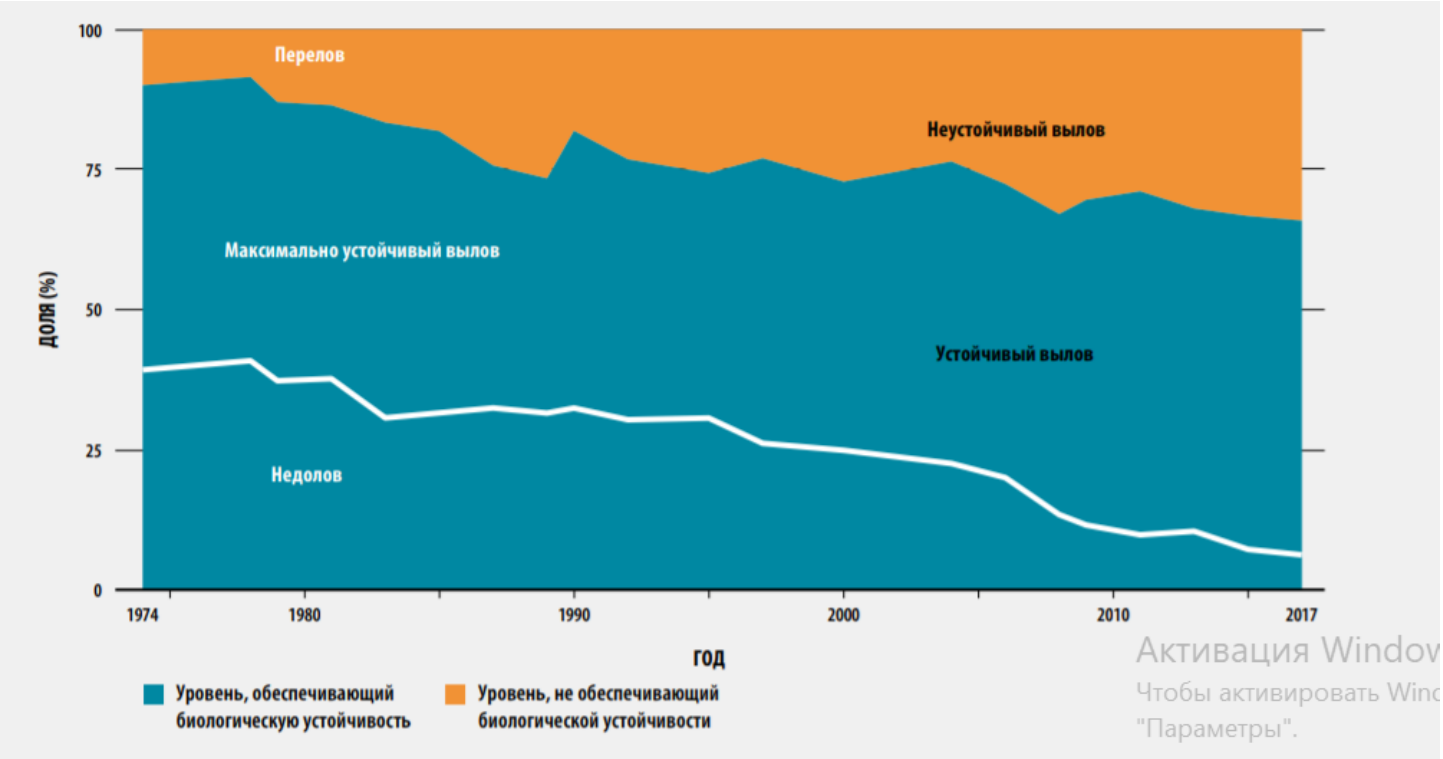
К тому же на графике чётко видно, что промышленное рыболовство достигло текущих значений ещё в первой половине 90-х. С тех пор годовой вылов колеблется на 2-3 млн тонн в большую или меньшую сторону, оставаясь в пределах 90–93 млн тонн. Тогда как объёмы искусственного разведения с 2011 по 2018 гг. выросли более чем на 32,8 % с (с 61,8 до 82 млн тонн) и будут расти дальше: статистика фиксирует повышение среднемирового уровня употребления рыбы в пищу, причём оно наблюдается даже в беднейших странах Африки.

---

*Аквакультура неизбежно перегонит промысел не только за счёт постоянного наращивания объёмов искусственного разведения, но и по причине исчерпания ресурсов Мирового океана — они велики, однако же не безграничны. Данные ФАО говорят о том, что объёмы годичного вылова, обеспечивающего биологическую устойчивость этих запасов (гарантия того, что вылов X млн тонн позволит добывать такой же объём рыбы и морепродуктов в последующие годы), постоянно снижается. Доля рыбных запасов, вылавливаемых в объёмах, обеспечивающих биологическую устойчивость, сократилась с 90 % в 1974 году до 65,8 % в 2017-м.*

---

**Глобальные тенденции в части состояния рыбных запасов мирового океана (1974–2017 гг.).**



Активация Windov
Чтобы активировать Winc
"Параметры".

## Особенности российской рыбной отрасли

Таким образом, рыбное хозяйство в России — **это преимущественно промысел, эксплуатация ресурсов Мирового океана и внутренних водоёмов РФ**. Это первая особенность.

Зафиксированные ФАО объёмы рыбной ловли в РФ позволяют ей войти в первую пятёрку стран мира по величине промышленного вылова (по состоянию на 2016 год — 4-е место после КНР, Индонезии и США). Однако эти миллионы тонн дают не такую уж большую выручку. Причиной тому является **преимущественно сырьевой характер рыбного хозяйства,** и это вторая особенность. Статистика говорит, что российское рыбное хозяйство в

прошлом году произвело 3 млн тонн мороженой рыбы. Иными словами, большая часть выловленного замораживается и в целом или разделанном виде уходит на экспорт.

Так, за 11 месяцев 2020 года объём экспорта рыбы и морепродуктов из РФ составил 1,76 млн тонн (+124 тыс. тонн к аналогичному периоду 2019 года) на сумму 4,76 млрд долл. (+90 млн долл.). При этом на мороженую рыбу приходится более половины физических объёмов экспорта. Она же приносит наибольшую прибыль (2,5 млрд долл.). Впрочем, если говорить о доходности, то нужно обратить внимание на вторую по размеру выручки экспортную позицию: экспорт ракообразных принёс экспортёрам в 2019 году 1,58 млрд долл.

Однако, если уж речь зашла об экспорте, сравнимую выручку (5,1 млрд долл.) заработали[8] чилийские экспортёры, хотя вылов Чили куда скромнее российского (1,5 млн тонн в 2016 году). Секрет прост: ещё около 1 млн тонн продукции даёт Чили аквакультура, обеспечивая 7-е место в списке стран-экспортёров рыбы и рыбопродукции (данные за 2016 год). Второе же место в этом списке (10,7 млрд долл.) занимает Норвегия, где объём промышленного вылова ниже российского более чем вдвое (2 млн тонн в 2016 году).

Таким образом, второй и третьей особенностью российского рыбного хозяйства является его **экспортоориентированность, сочетающаяся со сравнительно невысокой маржинальностью**.

Она могла бы быть выше даже в текущих условиях, отмечают эксперты. Однако для этого экспортёры должны получить возможность координировать свою внешнеэкономическую деятельность (чтобы сообща заходить на закрытые пока для них рынки с крупными предложениями). Однако есть прямой законодательный запрет[9]. «*Если не изменить такое положение дел, то целевой показатель экспорта в восемь миллиардов долларов* [к 2024 году — СОНАР-2050] *останется недостижимым. Кроме того, необходимо в течение пяти–шести лет поэтапно удвоить охват экологической сертификацией российских промыслов, включая поэтапное создание национальной экосертификации*», — считает президент Всероссийской ассоциации рыбопромышленников и экспортёров **Герман Зверев**.

Четвёртой особенностью является любопытная ситуация: при достаточно высоких объёмах экспорта **Россия остаётся импортёром рыбы и морепродуктов, в том числе сырья**. Так, в 2019 году Россия импортировала рыбы на 1,8 млрд долл. Причём почти на 800 млн — мороженой рыбы, которую Россия сама же и экспортирует (2,5 млрд за тот же 2019 год).

---

*Разгадка такой абсурдной ситуации проста. Основные производители рыбы в России — Приморский край, Камчатка, Сахалин, Мурманская область и Хабаровский край. Тогда как импортёры — столичный регион и Санкт-Петербург. Добыча находится слишком далеко от переработки. Из-за чего «...половину рыбы, вывезенной за границу, мы ввозим обратно в виде продукции глубокой переработки. А значит, все рабочие места и прочие блага от её добавленной стоимости достаются не российским рыбопереработчикам, а зарубежным».*

---

Большую роль играет, конечно же, то обстоятельство, что на экспорт идёт рыба, выловленная в дикой природе, а завозится аквакультурная. В вылове есть сезонность, и супермаркетам, естественно, удобнее сотрудничать с рыбными фермами, где этот фактор выражен менее слабо. Однако в основном на такую структуру эскпорта-

[8] Состояние мирового рыболовства и аквакультуры // Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединённых наций. 2018. URL: www.fao.org/3/I9540RU/i9540ru.pdf

[9] Крюк на границе // Российская газета. 31 декабря. 2019. URL: https://rg.ru/2019/12/31/reg-szfo/pochemu-rossiia-importiruet-iz-za-rubezha-svoiu-zhe-rybu.html

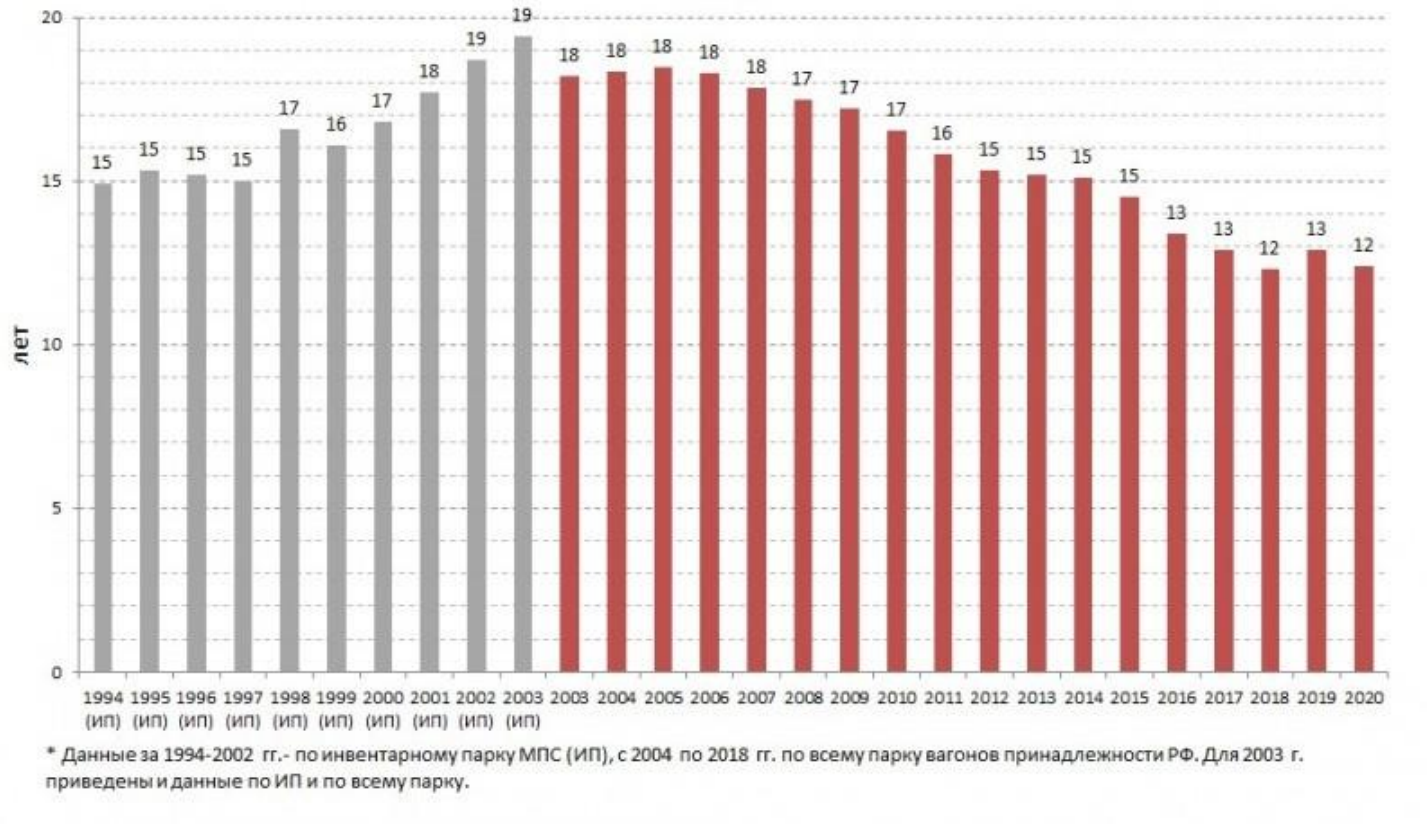
импорта влияют размеры России. 70 % вылова даёт Дальний Восток, тогда как основной сбыт рыбы сосредоточен в центральных регионах. «*Нигде в мире, кроме разве что Америки, нет опыта перевозок такого количества рыбы на столь дальние расстояния — за 6–7 тысяч километров*», — описывал[10] эту ситуацию пять лет назад председатель совета директоров медиахолдинга «Новости рыбоводства» **Эдуард Климов**.

В итоге некоторые эксперты и участники отрасли уже начинают говорить о законодательных ограничениях на экспорт рыбы, по крайней мере, в виде стимулирования экспорта продукции глубокой переработки. На этот же путь ориентируется и государство, привязывая распределение квот на вылов к объёму инвестиций в перерабатывающие мощности, что опять-таки ставит под вопрос достижение показателя по экспорту на 2024 год.

## Сложности логистики. Вагоны против контейнеров

Опыта не было, поскольку особой надобности в нём не возникало. Достаточно сказать, что когда она возникла и в 2014–2015 гг. (после введения Россией контрсанкций) проблемой стали заниматься более плотно, оказалось, что у компании «Рефсервис» (7 400 вагонов-рефрижераторов, более 90 % общего парка) средний возраст вагонов-рефрижераторов составляет около 40 лет. И это при том, что средний возраст грузового вагона в РФ неуклонно уменьшался с 2005-го и по состоянию на прошлый год составлял 12 лет.

**Средний возраст грузовых вагонов принадлежности РФ в 1994–2020 гг., лет**




Поэтому логично, что, несмотря на такой внушительный парк, «Рефсервис» по состоянию на 2015 год контролировал не более 18 % рынка перевозок дальневосточной рыбы в центральные регионы России. А по оценке экс-президента Ассоциации операторов рефрижераторного подвижного состава **Виталия Момота,** для полного

[10] Почему России проще закупать рыбу за рубежом, чем производить своими силами // Клерк. 30 сентября. 2014. URL: https://www.klerk.ru/boss/articles/397419/

обновления вагонного парка, а также перехода с устаревших рефрижераторов на вагоны контейнерного типа потребуется порядка 12 лет (оценка 2015 года). И это при условии, что перевозчики будут за этот период приобретать не менее 1 000 контейнеров в год. Правда, эта оценка касается всего рынка перевозок скоропортящейся продукции, а не только рыбы, однако в данном случае это ничего не меняет. По согласованному тогда плану «Уралвагонзавод» должен был приступить к производству первой тысячи вагонов-контейнеров только в 2017 году. Даже если допустить, что УВЗ будет производить по 1 тыс. этих контейнеров каждый год, то полностью закроет потребность в них только к 2030 году.

Разумеется, рыбу и другие скоропортящиеся грузы по железной дороге возят не только в вагонах-контейнерах. По состоянию на февраль 2019 года парк специализированного подвижного состава выглядел так:

**Рабочий парк специализированного подвижного состава, эксплуатируемый на территории РФ (оценочные данные по состоянию на февраль 2019 года).**

Отметим, что по итогам января – сентября 2019 года 59 % перевозок приходились на КРК, ещё 31 % почти поровну делили между собой ВТ и ГРПС (16 % и 15 %). Таким образом, почти ⅔ перевозок обеспечиваются за счёт рефрижераторных TEU и FEU (на ж/д платформах или иными способами), а совсем не в рефрижераторных вагонах — их количество и доля в перевозках, как видим, невелики. К тому же эти данные уже сильно устарели: по состоянию на март 2020 года количество рефсекций сократилось в четыре раза — их осталось около 100 штук. Вагоны-термосы также уходят. По оценке отраслевых экспертов, к 2024 году на рынке ж/д перевозок скоропортящейся продукции останутся только рефконтейнеры.

Плохо ли это? Скорее, нет. Рефрижераторные вагоны (а вернее, в большинстве случаев[11], — пятивагонные рефрижераторные секции) производства Брянского машиностроительного завода либо FTD Fahrzeugtechnik Dessau

## Рефрижераторный вагон

Словно бы в насмешку над прогнозами экспертов в апреле 2021 года УВЗ презентовал[11] автономный рефрижераторный вагон для перевозки скоропортящихся товаров. То есть это уже не вагонная секция спецпоезда, нуждающаяся в вагоне-генераторе, — вагон может поддерживать рабочую температуру (от -20°C до +15°C) до 30 суток, то есть конкурирует по этому параметру с рефконтейнерами. При этом длина отсека такого рефвагона превышает 19 метров (длина TEU — 6,1 м). К сожалению, на сайте УВЗ не приводятся точные характеристики нового вагона. Однако учитывая, что ширина и высота даже обычного крытого вагона (2,76 м х 3 м) больше, чем у стандартных TEU (2,44 х 2,59 м), примерную разницу в объёмах прикинуть можно. Получится, что объём одного нового рефвагона УВЗ равен примерно четырём TEU или же двум FEU, что, очевидно, и предусматривалось техзаданием заказчика («Русские Рефрижераторы»).

Зачем перевозчики заказывают новые рефвагоны, если сам УВЗ уже готовится к массовому производству рефконтейнеров, а РЖД разрабатывает под них новый тип организации перевозок (см. далее)? На это указывает само использование устаревших типов рефвагонов и вагонов-термосов, практикующееся до сих пор. На ряде направлений контейнеры использовать неудобно либо затруднительно (например, нет погрузчиков, чтобы снять контейнер с платформы). К тому же при покупке такого вагона у перевозчика отпадает необходимость в аренде двух платформ.

Массовым решением рефвагон, конечно, уже вряд ли станет, однако свою нишу займёт наверняка.

[11] Существовали также 12-вагонные секции из 10 вагонов-холодильников, 21- и 23-вагонные поезда с 18 и 20 вагонами-холодильниками соответственно.

AG (ГДР) были рассчитаны на нужды советской системы снабжения. Именно поэтому ещё во второй половине 90-х годов в РФ образовался избыток рефсекций: всем были нужны одиночные вагоны, и контейнеры со временем заняли эту нишу. Почему контейнеры удобнее? Таким 5-вагонным секциям нужен вагон-генератор стоимостью порядка 60 млн рублей. Плюс сами секции. Тогда как китайский рефконтейнер (с учётом расходов на растаможку) ещё год назад обошёлся бы в 1,2–1,5 млн.

| ВИД ПС | КОЛИЧЕСТВО (ЕД.) |
|---|---|
| РЕФРИЖЕРАТОРНЫЕ ВАГОНЫ (ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ РЕФСЕКЦИЙ) (ГРПС) | 401 |
| ВАГОН-ТЕРМОС (ВТ) | 1 220 |
| ИЗОТЕРМИЧЕСКИЙ ВАГОН-ТЕРМОС (ПЕРЕОБОРУДОВАННЫЙ ИЗ КРЫТОГО ВАГОНА) | 1 311 |
| ИЗОТЕРМИЧЕСКИЙ ВАГОН-ТЕРМОС (ПЕРЕОБОРУДОВАННЫЙ ИЗ ВАГОНА РЕФСЕКЦИИ) | 2 853 |
| РЕФРИЖЕРАТОРНЫЕ КОНТЕЙНЕРЫ 20 И 40-ФУТОВЫЕ (КРК) | 5 053 |
| ТЕРМОС-КОНТЕЙНЕРЫ (КРК) | 1 350 |
| ВАГОН ДИЗЕЛЬ-ГЕНЕРАТОР (ДГВ) | 250 |
| КОНТЕЙНЕР-ДИЗЕЛЬ КОНТЕЙНЕР (ДГК) | 11 |
| ДЖЕНСЕТЫ | 210 |

Правда, сегодня порядок цен немного иной: из-за общемирового дефицита контейнеров, вызванного сбоями глобальной системы логистики из-за эпидемии COVID-19, их стоимость и аренда значительно выросли. Однако даже с учётом этого контейнеры всё равно выгоднее. Именно поэтому УВЗ (его дочернее предприятие «Омсктрансмаш») работает над проектом «Разработка и внедрение в серийное производство рефрижераторного контейнера в рамках импортозамещения».

Пока же 40-футовый контейнер от «Омсктрансмаша» прошёл сертификацию[12] (февраль 2021 г.) и получил свидетельство соответствия требованиям Таможенной конвенции 1972 года и правилам Российского морского регистра судоходства, что позволяет начать их серийный выпуск. В апреле же первые рефконтейнеры были переданы для 3-месячной опытной эксплуатации двум российским компаниям. «Преимущественно на железной дороге» — это отдельно подчёркивалось: «...*первые рефконтейнеры на автотранспорте перевезут мороженое в Новосибирск, откуда по железной дороге направятся во Владивосток, где их погрузят на теплоход и доставят в конечную точку маршрута — на остров Сахалин. Обратный путь они проделают с грузом морепродуктов*»[13].

Следует отметить, что разработка и производство опытных образцов затянулись: первоначально планировалось, что они будут готовы ещё в 2019 году. «...*Конструкторы столкнулись с тем, что для создания рефконтейнера нужен металл определённого химического состава и качества... Проблема возникла со специальной установкой, которая нагнетает между наружной и внутренней стенками контейнера утеплитель под высоким давлением, и он ещё является несущей стенкой, что очень важно. Поэтому к 2019 году УВЗ с*

[12] Инновационный рефконтейнер «Омсктрансмаша» прошёл сертификацию // transmash-omsk.ru. 1 февраля. 2021. URL: http://transmash-omsk.ru/node/1059

[13] «Омсктрансмаш» начал опытную эксплуатацию рефрижераторных контейнеров // Ростех. 20 апреля. 2021. URL: https://rostec.ru/news/omsktransmash-nachal-opytnuyu-ekspluatatsiyu-refrizheratornykh-konteynerov/

*разработкой не успевал по объективным причинам, и Минпромторг согласился перенести сроки*», — пояснял Виталий Момот[14].

Год назад журналисты по своим каналам разузнали, что стоимость российского рефконтейнера будет составлять около 3 млн рублей. Как видим, тут коронавирус сработал на пользу российским машиностроителям, предоставив им шанс занять важную нишу на логистическом рынке. Год назад такая цена, по словам Виталия Момота, была бы неконкурентной: «*Для того чтобы вывезти с Дальнего Востока рыбную продукцию, нам необходимы запланированные «Омсктрансмашем» объёмы рефконтейнеров. Но они не должны быть дороже китайских, которые стоят 1,2 млн руб.*». Сейчас (при условии, что эти данные верны и сохраняют актуальность) российские рефконтейнеры могут оказаться даже дешевле импортных. Впрочем, окончательная калькуляция будет понятна[15] лишь на этапе массового выпуска. К тому же за 1,2 млн рублей такой контейнер уже не купить. Вот ситуация[16] на март 2021 года: «*Омсктрансмаш» озвучивает вилку цен от 2,4 до 2,6 млн руб. с НДС. Стартовая цена ДМЗ — 1,5 млн руб. Китайский контейнер с расходами на таможню и НДС можно купить за 1,8–1,9 млн руб.*». И, по всей видимости, обновлять парк рефконтейнеров в РФ придётся с использованием лизинговых схем: «*Оператор, получивший контейнер в лизинг с посуточной платой в рублях, сравнимой по размеру с лизингом иностранной продукции в долларах, защищён от колебаний курса, что особенно актуально на длинном периоде. Программа с субсидированными процентами может перекрыть первоначальную более высокую стоимость контейнера. Таким образом, появится хороший инструмент для загрузки заказами российского завода*», — считает[17] член совета Ассоциации организаций продуктового сектора (АСОРПС) **Андрей Гречкин**.

## Сложности логистики. Тариф и «Холодный экспресс»

Таким образом, ситуация с тарой постепенно выправляется, а после запуска массового производства отечественных рефконтейнеров подключится мультипликатор (контейнеры будут производить преимущественно из российских компонентов). Гораздо большей проблемой являются тарифы. Статистика фиксирует снижение среднестатистического потребления рыбы в РФ в промежутке 2015–2019 гг. (-25 %, до 13 кг/в год), несмотря на рост вылова с 4,4 до 4,9 млн тонн за те же годы. Причина — невыгодные тарифы. «*Сейчас мы везём сельдь из Владивостока в Москву за 11 рублей* [в пересчёте на килограмм рыбы — СОНАР-2050]*, что даёт нам убыток в 100 тысяч рублей на контейнер*», — жаловались[18] перевозчики ещё год назад.

И это ещё недорого: минтай дорожает при перевозке на 18–20 руб./кг («голый» тариф без учёта накладных расходов). В целом же доставка скоропортящихся грузов по железной дороге специализированным подвижным составом стоит в 2,5 раза дороже, чем универсальным.

Суть проблемы с тарифами достаточно проста. В РЖД в принципе готовы обсуждать возможность снижения тарифов. Более того, такие обсуждения периодически проходят. Однако для достижения результата необходимо найти общий знаменатель для всех участников: РЖД, перевозчиков и рыболовецких компаний.

---

[14] Рынок ждёт холодильники // gudok.ru. 17 марта. 2020. URL: https://gudok.ru/newspaper/?ID=1497644

[15] За 10 месяцев не слишком благоприятного 2020 года в КНР выпустили более 116 тыс. рефконтейнеров. Это заведомо недостижимый для российских производителей уровень экономии на объёмах. «В Китае налажена полная цепочка производства контейнеров — сталь, арматура, фитинги, деревянный пол. Я считаю, это очень важная причина конкурентоспособности китайских контейнеров во всём мире», — поясняет заместитель директора филиала ООО «Российский морской регистр судоходства (Тяньцзинь) в г. Шанхай» Цао Хуэймин тот факт, что доля КНР в мировом производстве контейнеров вот уже почти 20 лет остаётся на уровне 94–95 %. С другой стороны, Донской механический завод ещё в 2019 году выпустил рефконтейнер (автономная работа в течение 30 суток) стоимостью 1,5 млн рублей.

[16] Холод из Китая // gudok.ru. 21 марта. 2021. URL: https://gudok.ru/newspaper/?ID=1557156&archive=2021.03.22

[17] Там же.

[18] «Рефперевозки. Чего ждёт рыба?» (инфографика) // fishnet.ru. 26 февраля. 2020. URL: www.fishnet.ru/news/novosti_otrasli/90020.html

Железнодорожникам нужны гарантированные объёмы, под них они готовы идти на уступки — примерно так же, как это происходит сейчас с потоком белорусских грузов, меняющих «прописку» с портов Литвы и Латвии на Усть-Лугу. Перевозчики сами рыбу не ловят, гарантировать придётся рыболовам. И вот тут пока никак: «*Мы готовы подписать гарантии по объёмам и ценам на начало и конец года или ровную цену по году с гарантией предоставления рефконтейнеров. Мы даже готовы платить пени в случае нарушения этих условий, однако ни одна из рыболовецких компаний не согласилась на такие условия работы*», — описывает[19] ситуацию источник издания vgudok.com.

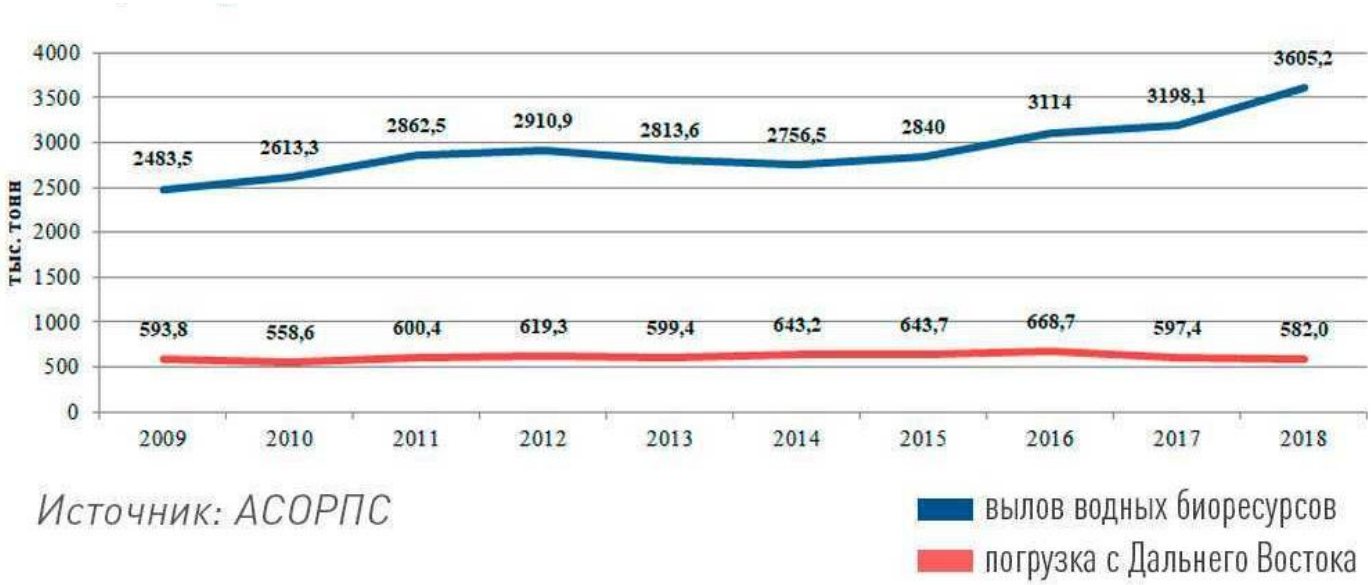
Именно с целью наращивания объёма таких перевозок Минсельхоз РФ не так давно предложил субсидировать льготные железнодорожные перевозки рыбы и рыбной продукции с Дальнего Востока (включив рыбу и рыбную продукцию в перечень уже существующих льготных категорий грузов) сроком до конца 2021 года.

И первые итоги действительно есть: отправки рыбной продукции с ДВЖД в западном направлении январе–апреле 2021 года выросли[20] до 189,1 тыс. тонн (+13,5 % к аппг), причём рост за апрель 2021 года достиг 47,3 %. Основной объём продукции ушёл заказчикам Московской области (85,3 тыс. т), Сибири (38,2 тыс. т) и Урала (21,7 тыс. т).

Учитывая же, что год назад со станций ДВЖД было отправлено 507,5 тыс. тонн рыбной продукции (+0,2 % к 2019 г.), то даже за апрель этого года рост оказался большим, чем за весь прошлый год.

Другое дело, что если сравнивать не с периодом 2019–2020 гг., а взять более широкий диапазон, то окажется, что хвастаться пока нечем.

**Динамика вылова и перевозки рыбной продукции ж/д транспортом в 2009–2018 гг., тыс. тонн[21]**




[19] И рыбку съесть, и косточкой не подавиться // vgudok.com. 26 февраля. 2020. URL: https://vgudok.com/lenta/i-rybku-sest-i-kostochkoy-ne-podavitsya-specproekt-vgudokcom-refperevozki-chego-zhdyot-ryba

[20] С начала года РЖД увеличили перевозки дальневосточной рыбы на запад России на 13,5 % // Коммерсант. 13 мая. 2021. URL: https://www.kommersant.ru/doc/4804289

[21] «Рефперевозки. Чего ждёт рыба?» (инфографика) // fishnet.ru. 26 февраля. 2020. URL: www.fishnet.ru/news/novosti_otrasli/90020.html

*Если ключ к снижению тарифов — прогнозируемость объёмов перевозок, то решение подсказывает практика — контейнерные поезда. В данном случае — рефконтейнерные, которые следуют «...по заранее сформированному маршруту с промежуточными остановками в крупных городах для выполнения грузовых операций». Данный проект получил название «Холодный экспресс», а достаточно подробный план его реализации изложен в материале, опубликованном в отраслевом издании «Вестник ВНИИЖТ» в середине 2020 года.*

Суть проекта: на маршруте Владивосток — Москва — Санкт-Петербург предлагается организовать движение рефконтейнерных поездов для перевозок скоропортящихся продуктов. «*При развитии перевозок в обоих направлениях и выходе на проектную мощность ёмкость рынка перевозок грузов на пилотном маршруте сервиса «Холодный экспресс» составит 2,0 млн т. Грузопоток будут формировать 23 остановки на маршруте, два портовых узла, два пограничных сухопутных перехода с размерами движения семи пар поездов в неделю* [с постепенным наращиванием их количества с одной до семи пар и постепенным же запуском контейнерных площадок — СОНАР-2050]». Согласно приведённым расчётам[22] срок окупаемости проекта составит 7,3 года (дисконтированный — 10,5 года при ставке дисконтирования 12,8 %). Что же касается скорости движения, то, по словам авторов проекта, она будет сопоставима с перевозкой контейнеров автотранспортом за счёт максимального сокращения технологических операций. Например, по прибытии на одну из контейнерных площадок платформа с контейнером не отцепляется (не расцепляется), а сам состав не переформировывается. Сгружается только сам контейнер, на его место ставится другой. Если его нет, то платформа следует до следующей площадки порожняком — в РЖД готовы идти на это, чтобы выдерживать скорость движения состава, и заложили эти потери в срок окупаемости.

Тестовые отправки «Холодного экспресса» в РЖД анонсировали на конец 2019 года, а первые полноценные отправки — на конец 2020-го. Однако, судя по интервью[23] с директором научного центра «Цифровые модели перевозок и технологий энергосбережения» при ВНИИЖТ **Михаилом Мехедовым** (октябрь 2020 года), реализацию проекта что-то задержало. Хотя дорожная карта в РЖД утверждена.

Впрочем, ещё в 2019 году директор Института управления и информационных технологий (ИУИТ) Российского университета транспорта РУТ **Сергей Вакуленко**, комментируя проект «Холодный экспресс», отмечал[24]: «*Запуск проекта возможен уже сейчас с использованием существующих перевозочных технологий. Однако каждый следующий этап его развития предполагает внедрение и реальную апробацию инновационных решений по информационно-управляющим системам продаж контейнеро-мест в поездах, системам управления контейнерными площадками, электронному пломбированию, современной и перспективной погрузо-разгрузочной технике, использованию длиннобазных фитинговых платформ для рефконтейнеров, мультисистемным локомотивам и электронному документообороту и другим задачам*».

## Рыбу — морем

Конечно, есть и альтернатива железной дороге: «...*рыбодобытчики будут осваивать «Северный морской путь» — поставлять рыбу судами*», — допускал в интервью изданию «Гудок» исполнительный директор Ассоциации

[22] Экономические параметры перевозок поездами «Холодный экспресс» на примере маршрута Владивосток — Москва — Санкт-Петербург // Вестник ВНИИЖТ. № 6. 2020. URL: https://www.journal-vniizht.ru/jour/article/view/484/331

[23] «Холодный экспресс» — пилотный проект ВНИИЖТ // РЖД ТВ. 6 октября. 2020. URL: http://rzdtv.ru/2020/10/06/holodnyj-ekspress-pilotnyj-proekt-vniizht/

[24] «Холодный экспресс» отправляется // gudok.ru. 19 июня. 2019. URL: https://gudok.ru/zdr/175/?ID=1467383

производственных и торговых предприятий рыбного рынка **Алексей Аронов**. Однако он сам же и признавал, что сложно сказать, как такие поставки будут организованы. Но с момента интервью (2014 год) многое изменилось.

Первая доставка рыбной продукции по СМП состоялась ещё в 2018 году: океанский контейнеровоз Venta привёз в Санкт-Петербург из Находки рефконтейнеры с рыбой. Следующая поставка состоялась только в 2019 году — атомный лихтеровоз «Севморпуть» взял на борт 204 рефконтейнера с рыбой. Всего в 2019 году состоялось два рейса, которые в Федеральном агентстве по рыболовству определяли как пилотные для организации постоянной каботажной контейнерной линии между Дальним Востоком и Северо-Западом РФ. Правовая основа для этого была прописана в марте 2020-го в указе президента РФ об основах государственной политики России в Арктике до 2035 г.

В 2020-м «Севморпуть» повторил рыбную поставку. А для наращивания объёмов перевозки (в мае 2020 года врио губернатора Камчатки **Владимир Солодов** заявил, что объём поставки тихоокеанских лососей в летне-осенний период может достигать 250–300 тыс. тонн, однако сейчас стоит задача выйти на 50–70 тыс. тонн) было предложено даже использовать фьючерсные соглашения[25]. «*На наш взгляд, добавить эффективности продажам могло бы заключение сделок до отправки продукции либо ещё раньше, до начала промысла», —* считает[26] представитель биржи «Дальневосточный аукционный рыбный дом».

В 2020 году «Севморпуть» сделал только один рейс, доставив 5,5 тыс. тонн рыбы, однако уже в 2021-м «Росатом» рассчитывает на четыре рейса — всё будет зависеть от того, найдутся ли грузы на обратную дорогу (работать над этой проблемой начали ещё год назад).

При соблюдении этого условия стоимость доставки получается очень выгодной для отправителей. По итогам прошлогоднего рейса — 20 рублей/кг, из которых, собственно, морская часть — 6,5 рублей/кг. Остальное — аренда рефконтейнеров, перевалка в порту и перевозка из Санкт-Петербурга в Москву.

Поскольку залогом успеха таких поставок является выполнение сразу нескольких условий, в Росрыболовстве считают[27], что «*один из ключевых моментов дорожной карты — определение компании, которая бы отвечала за всю транспортную логистику и была бы способна предложить выгодный сквозной тариф грузоотправителям*».

## Переработка

Однако, чтобы выйти даже на определённые для первого этапа 50–70 тыс. тонн, эти самые тонны должен кто-то произвести. К тому же для повышения рентабельности поставок часть продукции целесообразно переработать на месте. Кто будет этим заниматься?

Ещё в 2017 году[28] правительство предложило отрасли работать по принципу «квоты в обмен на инвестиции»: «*Хочешь ловить дальневосточную рыбу — строй рыбоперерабатывающий завод либо покупай наши суда российские. Причём правовой механизм создан так, что квоту ты получаешь, но право её использовать ты имеешь только после того, как ты завод запустишь. А не то что рыбу всю выловил, а завод не построил*», —

[25] Впервые подобное соглашение на поставку 1 000 тонн горбуши заключила компания «Корякморепродукт» в 2019 году.
[26] Рыбная биржа предложила решение для Севморпути // fishnews.ru. 10 июня. 2020. URL: https://fishnews.ru/news/39328
[27] Для рыбных перевозок по Севморпути разработали план // fishnews.ru. 11 декабря. 2020. URL: https://fishnews.ru/news/40659
[28] Строго говоря, в 2015-м, однако, от формулирования идеи до её оформления в виде конкретных условий прошло 2 года.

сформулировал[29] его тогда министр по развитию Дальнего Востока **Александр Галушка**. По расчётам министерства, этот принцип обеспечит заказами судостроителей на 20–30 лет вперёд.

Как видим, изначально принцип предусматривал инвестиции либо в средства добычи рыбы, либо в её переработку. Однако сегодня его уже пересматривают. Этой весной **Юрий Трутнев** предложил, чтобы участниками этой инвестпрограммы могли стать и те, кто вложится в производство рефконтейнеров и холодильных мощностей. Всего же на сентябрь 2020 года сумма дополнительных доходов бюджета РФ от реализации программы «Квоты в обмен на инвестиции» в рыбной отрасли составила 142 млрд рублей. Что же касается изначальных участников, то, по словам руководителя Федерального агентства по рыболовству Ильи Шестакова, по этим инвестобязательствам уже строится около 90 рыболовецких судов, а также полтора десятка рыбозаводов. «*Решение принято, инвестиционные квоты будут. Это даст новые перспективы и возможности. Нам нужно создать условия, при которых* ***весь производимый нами минтай будет перерабатываться на Дальнем Востоке***», — заявил[30] Шестаков в апреле этого года, уточнив, что заводы, возможно, получат их даже не в 2023-м, а в 2022 году.

Примером такого нового завода может служить комплекс, построенный группой компаний «Доброфлот» в ТОР «Большой Камень» (введён в эксплуатацию в 2020 году). В него вложено 1,7 млрд рублей. При работе на полную мощность он обеспечивает работой 1 000 человек и производит до 110 тонн продукции в сутки (филе минтая и фарш минтая) в рамках инвестпрограммы. Плюс консервы, переработка других видов рыбы, рыбий жир и мука из отходов.

Есть ли у инвесторов проблемы? Куда ж без них: «*Из минусов — неразвитость территории. Это либо отсутствие гидротехнических сооружений вообще, либо отсутствие тех гидротехнических сооружений, которые требуются. Сложности с доставкой расходных материалов. И самая главная проблема для развития высокотехнологичных производств — отсутствие запаса энергетической мощности. Любой современный цех требует несколько мегаватт электроэнергии... Каждый, кто собирается построить береговое высокотехнологичное производство, вынужден будет решать вопрос с электроэнергией. Причём это непрофильный для такого инвестора вопрос, это функция государства — обеспечить для развития бизнеса инфраструктуру, порты, аэропорты, дороги. Но эти программы не синхронизированы между собой*», — перечисляет[31] генеральный директор Южно-Курильского рыбокомбината **Константин Коробков**. Но тут же оговаривается, что при всех издержках береговая переработка — единственно верный путь: «*...береговые предприятия не просто добывают и перерабатывают рыбу — они удерживают береговые территории. Производится продукция, возникает дополнительная добавленная стоимость. Люди получают зарплату, обеспечивают свои семьи, потребляют товары и услуги, обеспечивая развитие других отраслей. Возникает мультипликативный эффект развития территории*». К тому же запланированные объёмы вывоза продукции (по СМП, по железной дороге) требуют именно береговых мощностей, в море столько не переработаешь.

На фоне всего этого нельзя не упомянуть о ситуации с ловлей крабов. Программа «Квоты в обмен на инвестиции» распространяется и на их вылов. Однако недавнее расследование Счётной палаты показывает[32], что компании, занимающиеся ловлей крабов, получили явно избыточные преференции (в сравнении с инвестициями): «*Предусматривалось, что победители крабовых аукционов 2019–2020 года, обязанные построить 35 судов-краболовов, получат компенсацию. Для этого при расчёте начальной цены лота был введён коэффициент 0,25.*

---

[29] Квоты в обмен на инвестиции: развитие рыбной отрасли на Дальнем Востоке // Министерство РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики. 18 декабря. 2017. URL: https://minvr.gov.ru/press-center/news/11416/

[30] Рыбаки Дальнего Востока получат 20 % инвестиционных квот с 2023 года // sakhalin.gov.ru. 19 апреля. 2021. URL: https://fish.sakhalin.gov.ru/?p=12957

[31] Инвестиции в берег – правильный выбор // fishnews.ru. 2 апреля. 2021. URL: https://fishnews.ru/interviews/790

[32] Счётная палата раскритиковала Росрыболовство за крабовые аукционы // Национальное аграрное агентство. 30 марта. 2021. URL: https://rosng.ru/post/schetnaya-palata-raskritikovala-rosrybolovstvo-za-krabovye-aukciony

*И как-то так получилось, что стоимость этих судов-краболовов составляет 57,4 миллиарда рублей. А общая скидка на лоты из-за этого коэффициента достигла 362,4 миллиарда рублей*». **То есть нужно либо сворачивать программу для краболовов (летом прошлого года Министерство по развитию Дальнего Востока предложило[33] увеличить долю инвестиционных квот на вылов крабов с 50 до 100 %), либо «попросить» компании о дополнительных инвестициях: полученная ими скидка за минусом расходов на строительство кораблей в шесть (!) раз превышает объём инвестиций в Камчатку с начала действия программы. Это только дискредитирует изначально полезное начинание. А вот повысить долю инвестиционных квот на вылов рыбы до 50 %, что также предложило министерство, действительно стоит.**

Ведь полезность несомненна. «*Дальневосточные рыбаки говорят о том, что они с учётом всех строящихся заводов к 2023 году могут в полном объёме перерабатывать всю рыбу, которая добывается на территории Российской Федерации*», — рассказал[34] в апреле Владимир Солодов после посещения ТОР «Камчатка» и рыболовецкого колхоза имени В. И. Ленина (один из первых участников программы инвестиции в рыболовлю и рыбопереработку).

## Выводы

**Как мы видим, демарш КНР стал лишь дополнительным стимулом. Возможно, оно даже к лучшему: всегда непросто отказываться от наработанных схем и процедур ради чего-то нового и сложного.**

Стимул этот, конечно, не единственный. Кроме программы «Квоты в обмен на инвестиции», к тому же отрасль уже давно подталкивает обмен санкциями между РФ и ЕС в 2014 году, а также не слишком успешная предыдущая попытка реформирования отрасли: «*В 2007 году правительство приняло беспрецедентные меры поддержки отрасли — передало водные биоресурсы в долгосрочное пользование, по сути, под устные обязательства рыбаков по модернизации флота, и ввело всеобщее налоговое стимулирование. Как результат — доходы и рентабельность отрасли выросли, но, с точки зрения государства, эффект не получен. Мы исходим из того, что целью рыбной отрасли не может быть только рост добычи водных биоресурсов. Это одна из задач. Наша цель — это рост ВВП России и доходов государства от добычи и переработки водных биоресурсов, а также развития смежных отраслей, включая рыбопромысловое судостроение. Поэтому 100 % водных биоресурсов должно работать на развитие страны и её регионов*», — говорил[35] ещё в 2015 году **Александр Галушка**.

Наконец, ориентация на собственные рынки согласуется и с прогнозами ФАО. Прогнозируется, что в 2030 году будет экспортироваться около 36 % общего объёма рыбной продукции. Однако среднегодовые темпы наращивания экспорта, которые в 2007–2018 годах составляли 2 %, в 2019–2030 годах снизятся до 1 %.

Вообще же реформирование рыбного хозяйства — отличный ответ сторонникам рынка ради рынка. Мол, какая разница, чью рыбу будет есть российский потребитель, главное, чтобы дешевле и качественнее. Мы видим, как разворот поставок с востока на запад, с внешнего на внутренний рынок меняет не только ассортимент рыбных отделов в супермаркетах европейской части России, но и запускает крайне важные изменения в ряде отраслей. А также создаёт производство, которого до этого попросту не существовало. Не говоря уж о развитии СМП, а значит, и портов на всём его протяжении.

---

[33] Реформа инвестиционных квот в России становится более реальной // mag.hookandnet.com. 9 июля. 2020. URL: https://mag.hookandnet.com/2020/09/07/2020-09russreformru/content.html

[34] В Камчатку вложили 50 млрд рублей по программе «Квоты в обмен на инвестиции» // tvoidv.ru. 7 апреля. 2021. URL: https://tvoidv.ru/transport/v-kamchatku-vlozhili-50-mlrd-rubley-po-programme-kvoty-v-obmen-na-investitsii/

[35] Принцип «квоты в обмен на инвестиции» эффекта пока не дал // ИА РЕГНУМ. 20 октября. 2015. URL: https://regnum.ru/news/economy/1994371.html




«Научно-исследовательский центр проблем интеграции стран-участниц Евразийского экономического союза "Союзный нарратив 2050"»

Российская Федерация, 143180, Московская область, г. Звенигород, мкр. Пронина, д. 2, офис 12

Директор — Боков Василий Сергеевич. Тел.: 8-916-120-07-08. E-mail: vb@sonar2050.org

**Шеф-редактор — Уралов Семён Сергеевич. Тел.: 8-916-215-72-02. E-mail: uralov@sonar2050.org**

Глава аналитического бюро — Лизан Иван Юрьевич. Тел.: 8-999-714-12-40. E-mail: lizan@sonar2050.org